Abo-Service, 70138 Stuttgart; Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 20 / 28. APRIL 2021

Rallye-WM-Lauf in Kroatien

Ogier siegt bei Rallye-Thriller!

Macht das alles Sinn?

FIA-Pläne für die E-GT-Klasse

DTM-Interview mit Gerhard Berger

„Ich will eines Tages richtige Monster!"

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 20



Formel-E-Rennen in Valencia

Dennis und de Vries: Jackpot beim E-Lotto



MotoGP-Interview: Marc Márquez

Márquez über die Qual beim Renn-Comeback



IndyCar-Rennen in St. Petersburg

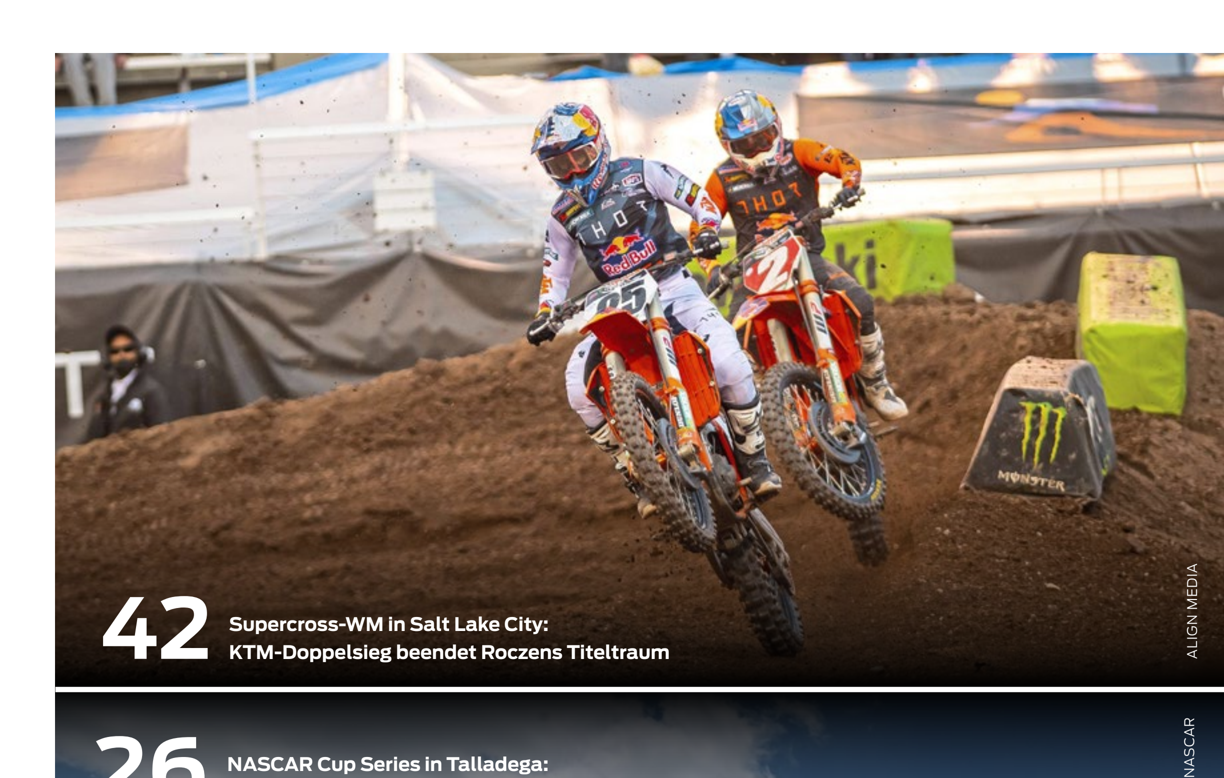
Colton Herta feiert dominanten Triumph

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



ALIGN MEDIA

NASCAR

RED BULL

Editorial

Die Formel E produzierte in Valencia jede Menge Negativ-Schlagzeilen. Es wäre nun ein guter Zeitpunkt, die Strategie zu überdenken, meint Tobias Grüner.

Gerne wäre ich dabei gewesen, als die Marketingabteilungen der Hersteller ihren Vorständen das Formel-E-Debakel von Valencia erklären mussten. Seit knapp sieben Jahren versucht die selbsternannte „Zukunftsserie“ der Öffentlichkeit zu beweisen, dass man mit Elektroantrieb auch attraktiven Rennsport betreiben kann. Doch die neue Mobilität präsentierte sich im Finale des Samstagsrennens von Valencia ziemlich unbeweglich. Nur neun von 24 Fahrern schleppten sich am Ende ins Ziel. Die anderen waren entweder auf der nassen Piste ausgerutscht oder bei der Berechnung der notwendigen Energiemenge ins Schleudern geraten. Gute Werbung für das Produkt Elektroauto sieht anders aus. Vor allem, wenn man bedenkt, dass die meisten Autofahrer immer noch die Angst vor mangelnden Reichweiten als Hauptargument gegen den Umstieg anführen.

Natürlich prasselte aus der Ecke der Rennsport-Traditionalisten jede Menge Häme auf die Formel E ein. An dieser Stelle will ich aber gar nicht weiter in diese Kerbe hacken. Die Serienbosse wissen selbst, was sie sich da für ein Ei gelegt haben. Über Korrekturen wird bereits diskutiert. So schnell wird es sicher nicht noch einmal zu einem Massensterben in den letzten Runden kommen.

Viel kritikwürdiger ist meiner Meinung nach das, was sich am Sonntag abspielte. Der Formel-E-Quali-Modus belohnt die Fahrer, die in der WM-Wertung hinten liegen. Schon bei normalen Bedingungen ist es für die Top-Piloten schwer, einen der vorderen Startplätze zu ergattern. Auf der abtrocknenden Strecke von Valencia wurde die Ermittlung der Startaufstellung komplett zu einer Lotterie. Am Ende zogen die sechs Fahrer mit den wenigstens Punkten das große Los und die begehrten Plätze in den ersten drei Reihen.

Ich erinnere mich noch gut an eine Umfrage der Formel 1 zum Einstieg von Liberty Media. Dabei kam heraus, dass bei den Zuschauern vor allem künstliche Spannungselemente auf Ablehnung stoßen. Kollege Marcus Schurig hat sich an dieser Stelle in der letzten Ausgabe über DRS (F1) und Push-to-Pass (IndyCar) ausgelassen. Im Vergleich zu Formel-E-Gimmicks wie Attack-Modus und Fanboost ist das fast schon als lächerlich zu bezeichnen. Vor dem Hintergrund des stagnierenden Zuschauerinteresses müssten die Serienbosse ihre Taktik eigentlich überdenken. Dass Sat.1 die Quali-Sessions nicht einmal im Hauptprogramm sendet, sondern im Stream versteckt, sollte als Warnzeichen eigentlich reichen.

Auch bei den Herstellern kommt die Lotterie nicht gut an. Ausgaben für die Entwicklung lassen sich schlecht rechtfertigen, wenn die Investitionen keine Dividende auf der Strecke bringen. Audi und Porsche warten nun seit anderthalb Jahren auf einen Sieg. Ist der Erfolg nicht einigermaßen planbar, dann werden die Vorstände ihren Marketingabteilungen künftig wohl noch weitere unangenehme Fragen stellen.

Tobias Grüner
Redakteur



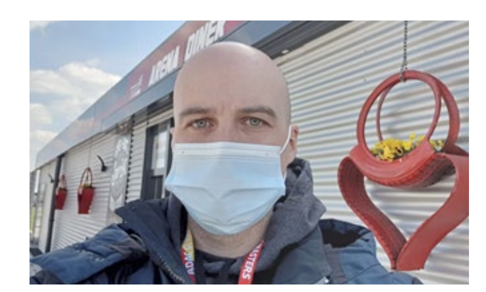
32 **Pedro Acosta & Raúl Fernandez: KTM-Rookies trumpfen groß auf**



MSa-Paddock



ZAHLENSCHWÄCHE
Beifahrer-Legende Ilka Minor ist schon so lange im Geschäft, dass sie selbst nicht weiß, wie viele WM-Läufe sie schon absolviert hat. Unser Rallye-Reporter konnte helfen. Für Markus Stier war Kroatien der 157. Einsatz. Er musste aber auch nachschlagen.



MIT LIEBE GEMACHT
In Corona-Zeiten gibt es für Journalisten kein Catering. Gut, wenn man dann wie Michael Bräutigam beim Test des ADAC GT Masters einen so leckeren Imbiss wie das „Arena Diner“ in Oschersleben hat.



In der Lernphase

Fünf Fahrer haben über den Winter das Team gewechselt. Alle kämpfen mit Anpassungsschwierigkeiten. Warum fällt es selbst gestandenen Formel-1-Piloten so schwer, das Auto zu wechseln?

Von: **Michael Schmidt**

Der zweite Grand Prix des Jahres war kein gutes Pflaster für Umsteiger. Keiner der Fahrer, die über den Winter das Team gewechselt haben, kam in Imola vor seinem Teamkollegen ins Ziel. Carlos Sainz, Daniel Ricciardo, Fernando Alonso, Sergio Pérez und Sebastian Vettel landeten auf den Plätzen 5, 6, 10, 11 und 15. Mit Ausnahme von Ferrari-Pilot Sainz war keiner glücklich. „Ich bin trotz zwei Ausrutschern ins Kiesbett vom elften auf den fünften Platz gefahren und konnte das Podium schon riechen.“

Pérez und Ricciardo gewannen zwar ihre Trainingsduelle, doch sie profitierten von Fehlern der Platzhirsche. Max Verstappen setzte in seiner schnellsten Qualifikationsrunde zwei Räder ins Gras. Lando Norris wurde die schnellste Trainingsrunde aberkannt. Er wäre damit 0,372 Sekunden schneller gewesen als Ricciardo.

Die Erklärungen der Neuzugänge im Team hören sich alle ähnlich an. Man müsse sich erst an die neue Umgebung gewöhnen, die Stärken und Schwächen des Autos lernen und ein Verständnis dafür aufbauen, wie man es abstimmen und fahren muss, um das volle Potenzial abrufen zu können. Die Eingewöhnungsphase, die sich die fünf Teamwechsler anfangs zugestanden hatten, lag zwischen zwei und fünf Rennen. Momentan tendiert sie eher zu fünf.

Das überrascht. Wir reden hier nicht über Fahrer, die neu im Geschäft sind. Ganz im Gegenteil. Alonso fuhr in Imola seinen 314. Grand Prix in seiner 18. Saison. Vettel hat bereits 259 Grands Prix abgestrampelt und geht in seine 15. Saison. Pérez mit 193 und Ricciardo mit 190 Starts beginnen ihre jeweils elfte Saison. Und auch Sainz ist mit 120 GP-Teilnahmen in seiner siebten Saison kein Rookie mehr.

> „Ich wusste, dass der Teamwechsel ein paar Herausforderungen mit sich bringen würde. Aber ich hatte gehofft, dass es etwas schneller geht.“
>
> Daniel Ricciardo

Früher haben sich erfahrene Piloten schneller eingelebt. Alonso gewann 2007 sein zweites Rennen für McLaren. Vettel 2015 sein zweites für Ferrari. Ricciardo fand sich bei seinem Wechsel von Red Bull zu Renault genauso schnell in seinem neuen Auto zurecht wie Sainz bei seinem Transfer von Renault zu McLaren. Doch damals gingen Umsteiger auch besser vorbereitet in eine neue Saison. Bis 2015 gab es noch zwölf Testtage vor der Saison, bis 2019 waren es acht. In diesem Jahr wurden die Wintertests auf drei Testtage zusammengestrichen. Die Simulatortage waren wegen der Reisebeschränkungen in der Pandemie stark eingeschränkt. Ferrari und Renault machten sich wenigstens noch die Mühe, Sainz und Alonso in zwei Jahre alten Autos üben zu lassen.

Die letzten zwei Prozent

Die Kilometerzahlen zeigen das Dilemma. Vettel hatte vor Imola gerade mal 1299 Kilometer in seinem Aston Martin abgespult. Bei Pérez waren es mit den Testfahrten und dem kompletten Bahrain-Wochenende 1525, bei Ricciardo 1630, bei Alonso 1678 und bei Sainz 1743 Kilometer. Sie stoßen auf Teamkollegen, die ihre Autos, Ingenieure und Abläufe seit mindestens zwei Jahren kennen. Als Vettel 2015 von Red


Ungewohnte Rolle: Ricciardo bekommt Druck vom Teamkollegen. Der Australier lernt noch seinen McLaren

WILHELM

Bull auf Ferrari umstieg, kam er locker auf das doppelte Pensum, bevor die Saison losging.

Moderne Rennautos sind einfacher zu fahren als ihre Vorgänger, doch wer Verstappen, Leclerc, Norris, Ocon oder Stroll im gleichen Auto schlagen will, muss erst mal deren Wissensvorsprung ausgleichen. Die letzten zwei Prozent sind laut Pérez die wichtigsten: „Ich lerne mit jeder Runde dazu, wie ich diesen Red Bull fahren muss, um das Maximum aus ihm herauszuholen. Dabei sehe ich an den Daten von Max, wo ich mich verbessern kann.“ Pérez überraschte sich in Imola mit der zweitbesten Trainingszeit vor Verstappen selbst: „Ich hätte nicht gedacht, dass es so früh passiert. Das Fahren geht mir noch immer nicht natürlich von der Hand.“

Carlos Sainz wunderte sich über die Unterschiede eines McLaren und eines Ferrari: „Wie können zwei Autos so total verschieden sein und trotzdem ähnliche Rundenzeiten erzielen? Als ich zum ersten Mal im Ferrari saß, war es, als müsste ich das Fahren neu lernen.“ Der alte Fuchs Alonso merkte schon in Bahrain, dass zwei Jahre Pause an ihm nagen. „Ich fühle mich in vielen Bereichen wie ein Rookie. In der Formel 1 kommt es auf Details an. Du bist nur schnell, wenn du sie alle für dich nutzt.“ Nachdem der Heimkehrer Esteban Ocon beim Saisonstart noch im Griff hatte, musste er in Imola eine derbe Niederlage einstecken. Der Rückstand von 0,476 Sekunden im Training schmerzte. Alonsos selbstkritische Erkenntnis: „Ich muss mich mehr steigern als das Auto.“

Ricciardo findet es wie schon bei seinem Wechsel von Red Bull zu Renault am schwierigsten, sich an das Bremsen zu gewöhnen. Nachdem ihn Lando Norris in Imola um 27,5 Sekunden abgehängt hatte, ging Ricciardo in sich: „Ich muss jetzt meinen Stolz beiseiteschieben und schauen, wo ich mich verbessern kann. Ich will nicht niedergeschlagen, sondern produktiv sein. Das war erst das zweite Rennen. Ich muss geduldig bleiben, weiter hart arbeiten und das Puzzle nach und nach zusammensetzen. Man hat es letztes Jahr an Ocon gesehen, der sich auch schwergetan hat, meinen Speed im Qualifying mitzugehen. Da hat mir sicher das eine Jahr Erfahrung bei Renault geholfen.“ Jetzt ist Ricciardo der Lehrbub und Norris der Mann, der die Eigenheiten des Autos seit zwei Jahren kennt. Und der gibt zu: „Ich habe einen Trick gefunden, wie ich das Auto noch näher ans Limit bringen kann.“

Vettel registrierte in Imola eine kleine Steigerung. Der Abstand zu Lance Stroll halbierte sich fast. Er versteht seinen Aston Martin besser, räumt aber auch ein: „Mir fehlt immer noch das absolute Vertrauen, das Auto laufen zu lassen. Geduld ist nicht meine Stärke. Die Eingewöhnung geht mir zu langsam voran.“

Der Regen von Imola stellte die Neulinge im Team vor eine weitere neue Erfahrung. Keiner von ihnen war mit seinem neuen Auto vorher im Regen gefahren. Prompt ging die Schere zwischen den Teamkollegen wieder auf. Ricciardo ruinierte sich die Intermediates. Alonso fuhr betont vorsichtig. Vettel schlug sich obendrein mit technischen Problemen und Strafen herum. Pérez landete zweimal im Kies. Nur Sainz zog ein positives Fazit: „Ich bin Risiken eingegangen, ein paar Mal abgeflogen, war aber im Regen unter den Schnellsten. Das macht mir Mut.“ ■



WILHELM

Noch chancenlos: Hamilton überholt Ferrari-Neuzugang Sainz



WILHELM

Erstes Ausrufezeichen: Pérez fährt sich mit Hamilton in die erste Startreihe



WILHELM

Anpassungsschwierigkeiten: Sainz landete zweimal im Kiesbett



FOM

Haas hat sich entschieden, die Saison 2021 zu opfern, um nächstes Jahr einen Sprung nach vorne zu machen. Im MSa-Interview spricht Teamchef Günther Steiner über den Stand der Entwicklung und seine jungen Fahrer.

Von: **Tobias Grüner**

Bei Haas wurde im Winter auf Sparflamme entwickelt. Ist es jetzt aber noch schlechter gelaufen als befürchtet?
Nein, es kam, wie wir es erwartet hatten. Es ist nicht besser oder schlechter – es ist einfach die Realität. Wenn man nicht entwickelt, ist es immer schwierig, das Resultat zu akzeptieren. Aber man muss sich seiner Entscheidung bewusst sein. Und ich bin auch jetzt noch sicher, dass es richtig war. Wir lagen letztes Jahr einfach zu weit hinten. Selbst wenn wir über den Winter mehr für das aktuelle Auto gemacht hätten oder jetzt noch etwas reinstecken würden, dann würde uns diese Investition auch nicht weiterbringen. Wir hätten dann nur Zeit und Fokus für die 2022er-Entwicklung verloren. Und darauf liegt unsere ganze Konzentration. Das habe ich immer klar gesagt. Natürlich ist es nicht schön, da zu sein, wo wir gerade sind. Und die Realität trifft einen hart. Aber wir haben immer mit offenen Karten gespielt. Unsere Partner wussten es, die Fahrer wussten es, niemand ist überrascht. Wir müssen jetzt den Kopf oben halten und uns weiter auf 2022 konzentrieren.

Und für Teambesitzer Gene Haas ist das auch okay?
Er ist natürlich nicht besonders happy, aber er weiß, wie der Plan aussieht. Alles ist klar kommuniziert worden. Wenn man etwas verspricht und es dann nicht hält, wird man ja unglaubwürdig. So sollte niemand ein Problem damit haben.

Bei Nikita Mazepin hat man nicht immer das Gefühl, dass er akzeptiert, wo die Limitierungen des Autos liegen.
Das ist ganz normal bei jungen Fahrern. Der Druck wäre noch viel höher, wenn wir vorne in den Punkten rumfahren würden. Wir haben immer gesagt, dass wir unsere Piloten jetzt weiterentwi-

WILHELM

Mit Unfällen seiner jungen Piloten rechnet Günther Steiner. Erst 2022 soll der große Angriff erfolgen

„Mick will, dass sein Vater stolz auf ihn ist“

ckeln wollen, damit sie nächstes Jahr bereit sind anzugreifen.

Muss man im Fall Mazepin nicht aber auch irgendwann dazwischengehen?
Ich glaube schon, dass er es versteht. Und er ist zwischendurch auch vorsichtiger unterwegs. Ein Pilot muss immer nah ans Limit gehen, ohne darüber hinauszuschießen. Aber wie will man ans Limit gehen, wenn man nicht weiß, wo das Limit liegt? Ich sage unseren Jungen Fahrern immer: Ihr werden erst im zehnten Rennen verstehen, wie wenig ihr im ersten Rennen wusstet. Momentan glauben sie, dass sie alles schon verstehen. Erst mit der Zeit merken sie, wie viel sie dazulernen. Da müssen wir etwas Geduld haben. Nikita will natürlich zeigen, was er kann, und ist selbst ein bisschen ungeduldig. Und dann passiert auch mal was.

Manche Funksprüche von Mazepin hören sich dazu auch etwas respektlos an.
Ja, manchmal wirkt es etwas unfreundlich. Aber er ist einfach sehr direkt. Das ist sein Charakter. Er meint das nicht so. Er hat ein sehr gutes Verhältnis zu seinem Renningenieur. Da sehe ich kein Problem.

Ab wann tut es im Budget weh, wenn er weiter Sachen kaputt macht?
Dem Budget tut es immer weh. Aber wir haben natürlich einkalkuliert, dass es Unfälle gibt. Da geht man nach den Erfahrungswerten aus den Vorjahren. Es gibt also kein festes Unfall-Budget. Man kann einen Schaden auch nicht immer einfach in Geld aufrechnen. Manchmal hatte ein Auto alte Teile dran, die sowieso am Ende ihrer Lebenszeit waren.

Freut es Sie, dass es im Mittelfeld eng zugeht und einige Teams jetzt das alte Auto doch noch etwas länger entwickeln wollen?
Da wäre ich nicht traurig drüber. Das würde uns natürlich für 2022 in die Karten spielen. Aber ich kenne ihre Pläne nicht. Die anderen werden das 2022er-Projekt wohl nicht ganz vernachlässigen. Aber sie machen sicher weniger als wir. Ich hoffe, dass wir aufholen und wieder um Punkte kämpfen können. Wir waren ja ganz hinten und brauchten deshalb etwas mehr Anlaufzeit. Wir wollen einfach wieder dahin zurück, wo wir 2016 und 2017 waren. Bis jetzt läuft bei uns alles nach Plan.

> „Mick macht das Ganze nicht nur, weil sein Vater siebenmal Weltmeister war. Er will selbst Weltmeister werden. Und er arbeitet hart dafür.“
>
> Günther Steiner

Gibt es noch Hoffnung, vielleicht Alfa Romeo oder Williams einzuholen?
Alfa hat sich gut weiterentwickelt. Die liegen weit vorne. Bei Williams muss man mal sehen. Wir können nur besser werden. Vor allem auch durch den Fortschritt der Fahrer. Zu was es am Ende reicht, weiß ich nicht. Natürlich ist es uns nicht egal, wo wir landen. Wir wollen ja nicht einfach nur so mitfahren.

Wie sind Sie beim Motor aufgestellt? Ist der Ferrari-Antrieb konkurrenzfähig?
Der aktuelle Motor ist sicher besser als im letzten Jahr. Das Defizit wurde ausgemerzt. Das sieht man ja auch an den Leistungen von Ferrari selbst. Daran liegt es nicht, dass es bei uns nicht läuft. Aber nächstes Jahr müssen wir ja den E10-Kraftstoff verwenden, was wieder Einfluss auf den Motor hat. Da kann man noch nicht sagen, wie es dann aussehen wird.

Sind Ihre Fahrer 2022 bereit für den großen Schritt?
Das müssen wir sehen. Es sind jetzt gerade mal zwei Rennen vorbei. Da lässt sich noch nicht sagen, wie gut sie wirklich sind. Aber bis nächstes Jahr sollten sie genügend Erfahrung gesammelt haben, um weiter vorne mitfahren zu können. Natürlich wäre es immer besser, wenn man einen Weltmeister im Team hätte. Aber ich sehe da kein großes Problem.

Können Sie noch etwas auf die Arbeitsweise von Mick Schumacher eingehen? Was ist er für ein Typ?
Er ist sehr fleißig und fokussiert. Es ist schön zu sehen, dass er es wirklich will. Mick macht das Ganze nicht nur, weil sein Vater siebenmal Weltmeister war. Er will selbst Weltmeister werden. Und er arbeitet hart dafür. Er nutzt nicht einfach seinen Namen aus, nur um hier dabei zu sein. Er will, dass sein Vater stolz auf ihn ist. Er ist ein sehr gut erzogener junger Mann. Und er liebt seinen Job. Er hat richtig Freude daran, was wichtig ist, wenn man so viel für diesen Sport geben muss.

Schumacher tritt ganz anders auf als sein Teamkollege. Müssen Sie als Teamchef auch unterschiedlich mit den Fahrern umgehen?
Absolut. Sie sind unterschiedliche Typen, und das ist auch okay. Wir brauchen ja keine Marionetten hier, sondern richtige Charaktere. Damit kann ich gut umgehen. Sie sind verschieden, aber es gibt kein richtig oder falsch. Ich mag nicht den einen mehr als den anderen.

Mazepin muss man wohl etwas einbremsen. Muss man Schumacher dagegen eher anstacheln? Er wirkt in seinem Auftreten oft sehr zurückhaltend.
Ich glaube, das wird sich mit der Zeit legen. Er hat einfach die Entscheidung getroffen, dass er es so angehen will. Diese Entscheidung will ich ihm auch nicht ausreden. Sonst kreiert man etwas, was er nicht ist. Er ist halt lieber etwas vorsichtiger, bevor er in irgendein Fettnäpfchen tritt.

Ist er intern auch eher vorsichtig? Oder geht er mit den Ingenieuren anders um?
Er kann auch fordernd sein, wenn es sein muss. Aber er ist dabei immer korrekt und höflich. Er weiß schon, was er will. Nikita ist in seiner Art natürlich etwas anders. Beide kommen aus unterschiedlichen Kulturen und sind anders aufgewachsen. Das heißt aber nicht, dass Nikita unkorrekt ist. Wir müssen einfach mit den verschiedenen Charakteren umgehen können.

Redet Ihnen der Vater von Nikita Mazepin viel rein?
Nein, eigentlich nicht. In Imola war er nicht einmal an der Strecke. Natürlich respektieren wir, dass er unser Hauptsponsor ist. Ich habe eine gute Beziehung zu ihm. Ich glaube, dass er Vertrauen in das Team und in unsere Arbeit hat. Wir müssen ihn natürlich immer informiert halten, was aber ganz normal ist.

Das Budget für nächstes Jahr ist aber auf jeden Fall schon gesichert?
Ja, das steht alles. Unser Team steht wieder auf sicheren Füßen. Ich bin momentan eigentlich richtig happy. Der Sponsoren-Markt ist aktuell ziemlich gut. Die Leute haben Interesse an uns, obwohl es sportlich gerade nicht so gut läuft. Man hat offenbar Vertrauen in uns, dass es nächstes Jahr wieder aufwärts geht.

Haben Ihnen die Russland-Diskussionen geschadet?
Nein, überhaupt nicht. Natürlich wurde am Anfang viel geredet. Aber wir leben in einer globalen Welt. Irgendwann haben die Leute gemerkt, dass wir hier in der Formel 1 nichts mit gedopten Biathleten zu tun haben. Jeder versteht, dass es nur Politik ist. ■



Günther Steiner

Geburtstag: 07. April 1965
Geburtsort: Meran/Südtirol
Herkunftsland: Italien

Formel 1

Motoren-Boss geklaut

Red Bull will ab 2022 Honda-Triebwerke in Eigenregie einsetzen und ab 2025 auch Motoren selbst bauen. Dazu werden auch Motoreningenieure von Mercedes abgeworben.

Von: **Michael Schmidt**

Der letzte Schuss von Honda sitzt. Das aktuelle Triebwerk ist mindestens so gut wie das von Mercedes, im Energiemanagement sogar besser. Für 2022 wird Honda noch einmal einen neuen Motor bauen und ihn an den E10-Kraftstoff anpassen. Quasi als Abschiedsgeschenk an Chassispartner Red Bull.

Von 2022 an muss Red Bull auf eigenen Füßen stehen. Die FIA verfügte einen Entwicklungsstopp für die nächsten drei Jahre. So lange betreut Red Bull das Honda-Erbe. Dafür wird gerade eine Motorenfabrik auf dem Gelände des Teams in Milton Keynes aufgebaut. Außerdem rekrutiert Red Bull Leute für das Projekt. „Der Aufbau ist in vollem Gang", bestätigt Sportdirektor Helmut Marko. Wenn 2025 ein neues Motorenreglement kommt, will Red Bull den Motor selbst bauen. Marko: „Sollte dann ein Audi um die Ecke biegen, müsste man schauen, ob eine Kooperation möglich ist." Bei der Personalsuche wildert Red Bull auch bei der Konkurrenz. Neuer Motorenchef wird ab 2023 Ben Hodgkinson. Der Engländer war bisher Entwicklungschef bei Mercedes. ■



RED BULL

Red Bull rüstet die Fabrik in Milton Keynes für die Motoren-Entwicklung auf

Formel 1

In der Budgetcap-Falle

Die großen Teams müssen jeden Cent sparen, um den Kostendeckel nicht zu überschreiten. Da tut ein großer Unfall wie der von Valtteri Bottas in Imola doppelt weh.

Von: **Michael Schmidt**

Die Budgetdeckelung zeigt bereits erste Auswirkungen. Was erlaubt ist und was nicht, steht auf 48 Seiten im Finanz-Reglement der FIA. Für die großen Teams ist die Obergrenze von 145 Millionen Dollar eine Herausforderung. Trotz der vielen Ausnahmen. „Wir geben in diesem Jahr zwischen 80 und 100 Millionen Dollar weniger aus als sonst", verrät Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Ferrari und Red Bull geht es genauso.

Die Teams müssen den Prüfern in bestimmten Abständen genauen Report erstatten. Wer zu spät dran ist, bezahlt Strafen. So muss jedes Team vor jedem Rennen eine Inventarliste abgeben. Darauf stehen die Teile, die im Reisegepäck sind. Die FIA kontrolliert vor Ort stichprobenweise, checkt, welche Teile alt und welche neu sind.

Alfa-Romeo-Teammanager Beat Zehnder erklärt: „Da wird alles aufgeführt, was größer als eine Schraube im M8-Durchmesser ist. Bei uns waren es in Imola 24 000 Teile." Unfallschäden sind zwar im Budget eingepreist, doch meistens nehmen die Teams Erfahrungswerte aus den vergangenen Jahren. Bei Mercedes wurden die Kosten niedrig angesetzt, weil Lewis Hamilton und Valtteri Bottas wenig kaputt machen. In Imola beliefen sich die Unfallschäden jedoch auf eine Million Pfund. Chefingenieur Andrew Shovlin erklärt: „Schäden wie in Imola sind nicht wirklich im Plan. Wenn das Geld jetzt fehlt, muss es anderswo herkommen. Schlimmstenfalls vom Entwicklungsbudget." ■



XPB

Der Bottas-Crash von Imola strapaziert das limitierte Mercedes-Budget

NACHRICHTEN

REGEL ANGEPASST
Der Fall Räikkönen sorgte in Imola für Ärger. Der Finne wurde bestraft, weil er sich nach einem Dreher in der Formationsrunde vor dem Neustart nicht mehr an seiner alten Position einordnen konnte. Er durfte es gar nicht, weil nach der Freigabe für einen rollenden Start Überholverbot herrschte. Damit hätte er aus der Box starten müssen. Der zuständige Artikel 42.6 soll ab sofort nur noch für stehende Starts gelten. Bei einem rollenden Start darf der Fahrer ungestraft seine Position im Feld halten.

RUSSELL RUDERT ZURÜCK
George Russell hat sich nach einem Tag Bedenkzeit bei Valtteri Bottas entschuldigt. „Das war gestern kein Tag, auf den ich besonders stolz sein kann. Ich wusste, dass es eine unserer besten Chancen auf Punkte in der Saison sein würde. Und diese Punkte bedeuten in unserer Situation gerade sehr viel. Da geht man manchmal auch ein Risiko ein. Es hat sich am Ende nicht ausgezahlt, und dafür übernehme ich die Verantwortung."

18-ZOLL-REIFEN-TEST
Mercedes hat in Imola zwei Testtage absolviert, um neue 18-Zoll-Gummis für 2022 auszuprobieren. Dabei fuhr Lewis Hamilton 130 Runden, Valtteri Bottas kam auf 106 Umläufe. Zum Einsatz kam ein Mercedes W10 von 2019, der so umgebaut wurde, dass er die Eigenschaften des 2022er-Autos simuliert. Bei den nächsten Tests in Barcelona sind Alpine, Red Bull und Alfa Romeo an der Reihe.

DRUGOVICH-BESTZEIT
Felipe Drugovich war der schnellste Mann bei den Formel-2-Testfahrten von Barcelona. Der Uni-Virtuosi-Pilot setzte eine Bestzeit von 1.27,945 Minuten und blieb damit als Einziger unter der 1.28er-Marke. Dahinter folgten Oscar Piastri (Prema) und Christian Lundgaard (ART).



MOTORSPORT IMAGES

António Félix da Costa hatte den Sieg schon vor Augen. Doch dann kam das Safety Car

Reichweitenangst

Die Formel E präsentierte sich in Valencia nicht von ihrer besten Seite. Am Samstag rollte das halbe Feld ohne Energie vorzeitig aus. Am Sonntag sorgte der spezielle Qualifikations-Modus für ein reines Lotteriespiel.

Von: **Tobias Grüner**

Bernie Ecclestone pflegte in der guten alten Zeit stets das Motto: Es gibt keine schlechte Publicity. Jede Art von Aufmerksamkeit ist gut. Ob heftige Unfälle, politische Skandale oder verbale Tabubrüche – wenn die Formel 1 im Gespräch blieb, war Bernie glücklich. Am vergangenen Wochenende diskutierte die Motorsportwelt plötzlich über die Formel E. Selbst Tageszeitungen, bei denen der Elektro-Rennsport normalerweise nur in den Randspalten vorkommt, berichteten plötzlich groß über den ePrix von Valencia. Doch ob die Serienbosse glücklich über die Aufmerksamkeit waren, darf in diesem Fall bezweifelt werden.

Das dritte Rennwochenende des Jahres stand von Anfang an unter keinem guten Stern. Schon im Vorfeld hatte es jede Menge Kritik gehagelt. Der Circuit Ricardo Tormo, der wegen Corona unplanmäßig ins Programm rückte, sei für die Formel-E-Rennen ungeeignet, schimpften die Fahrer. Der Mangel an harten Bremszonen erschwerte die Energie-Rückgewinnung. Die Piloten mussten auf den Geraden noch früher vom Gas als sonst. Am Ende entschieden sich die Veranstalter dazu, die permanente Rennstrecke mit zusätzlichen Mauern, einer provisorischen Kurzanbindung und einer künstlichen Schikane auf der Zielgeraden in einen 3,3 Kilometer kurzen Mickymaus-Kurs zu verwandeln.

Einen weiteren großen Aufreger produzierte dann die Qualifikation zum Samstagsrennen. Stoffel Vandoorne hatte zwar die schnellste Runde gedreht, musste in der Startaufstellung aber nach ganz hinten, weil Mercedes bei der Angabe der Reifen-Prüfnummern einen Zahlendreher eingebaut hatte. Am Ende spielte der Bürokratie-Fehler für das Ergebnis aber nur eine untergeordnete Rolle. Genauer gesagt hätten sich die Fans sogar die kompletten ersten 43 Minuten des Rennens schenken können. Denn was danach passierte, ließ selbst eingefleischte Freunde des Elektro-Rennsports sprachlos zurück.

Auf feuchter Strecke war der fünfte Saisonlauf unverständlicherweise hinter dem Safety Car gestartet worden. Doch im Gegensatz zur Rennleitung warfen die Fahrer schon früh alle Vorsicht über Bord. André Lotterer krachte in der ersten Runde dem Nissan von Sébastien Buemi ins Heck, weil er im Duell mit Norman Nato den Bremspunkt verpasst hatte. Nico Müller legte sich kurze Zeit später mit seinem alten DTM-Rivalen René Rast an. Maximilian Günther rutschte mit blockierter Hinterachse ins Kiesbett von Kurve 1. Und Mitch Evans schickte Sérgio Sette Câmara ins Aus.

Energie-Chaos im Finale

Entscheidend für das Ergebnis war aber nur die letzte Safety-Car-Phase. Lotterer hatte sich nach einem Duell mit Edoardo Mortara im Kies eingebuddelt, weshalb die Rennleitung das Geschehen neutralisieren ließ. Erst kurz vor Ende der 45-minütigen Renndauer wurde das Signal zum Restart gegeben. Doch statt bis zum Ablauf der Uhr zu warten, gab der zu diesem Zeitpunkt führende António Félix da Costa plötzlich Gas. Das ganze Feld musste somit noch zwei Runden im Renntempo drehen. Parallel dazu nahm die FIA die übliche Energie-Reduktion nach der Safety-Car-Phase vor, was dazu führte, dass am Ende nur neun von 24 Autos ins Ziel kamen.

Nur wenige Teams hatten die Extra-Runde und den Energie-Abzug in ihre Reichweitenberechnung einbezogen. Mercedes-Pilot Nyck de Vries übernahm kampflos die Spitze und fuhr



MERCEDES

Mercedes kalkulierte im Chaos korrekt und führt die WM-Wertung nun klar an


MOTORSPORT IMAGES

Valencia-Mitfavorit Maximilian Günther blieb zwei Mal ohne Zähler



AUDI

Gute Taktik und starke Überholmanöver sorgten für fette Punkte bei René Rast



BMW

Den Sonntags-Sieg hatte Jake Dennis der Quali-Lotterie zu verdanken



ganz entspannt zum zweiten Saisonsieg. Dahinter überholten Müller und Vandoorne ein gestrandetes Auto nach dem anderen und sicherten sich die weiteren Podiumsplätze. Auch Audi hatte gut kalkuliert und wurde mit den Plätzen 5 und 7 belohnt. Der letzte Pilot, der sich im Kriechgang ins Ziel rettete, war Jean-Éric Vergne – mit 4.19 Minuten Rückstand. „Als Nyck schon Interviews gegeben hat, war ich immer noch auf der Strecke“, scherzte der zweifache Formel-E-Champion. „Ich habe versucht, meiner Mutter zu erklären, was da abgelaufen ist, aber das war nicht so einfach.“

Die FIA verteidigte den Energie-Abzug, der zum Chaos beigetragen hatte, in letzter Minute. „Das war natürlich nicht das, was wir wollten“, so Rennleiter Frédéric Bertrand. „Aber die Regeln waren vorher klar. Ich hoffe, dass jeder seine Lektion gelernt hat.“ Vor allem den Marketing-Verantwortlichen der Hersteller dürfte das Finale auf den Magen geschlagen sein. Eigentlich sollte die Formel E Werbung für das Thema Elektromobilität machen. Nun ging dem halben Feld vorzeitig der Saft aus.

Auch beim zweiten Rennen am Sonntag gab die Serie kein gutes Bild ab. Der spezielle Quali-Modus, bei dem die Fahrer nach WM-Platzierung in Gruppen eingeteilt werden, sorgte für noch mehr Lotterie als sonst. Auf der abtrocknenden Piste mussten die besten Fahrer als Erstes auf die Bahn und blieben dadurch chancenlos. Stattdessen belegten die schlechtesten sechs Piloten der WM-Wertung geschlossen die Plätze in den ersten drei Reihen.

BMW-Pilot Jake Dennis gewann am Ende souverän von der Pole-Position. Genau wie Lotterer auf Rang 2 hatte der Brite in den fünf Rennen zuvor nicht einen einzigen WM-Punkt gesammelt. Alex Lynn komplettierte dahinter das Podium. Der Mahindra-Pilot hatte im Rennen lange auf Rang 2 im Windschatten von Dennis gelegen, musste seine Sieghoffnungen aber nach einem Schubser von Norman Nato unfreiwillig begraben. Nato, der als Zweiter über den Zielstrich gerollt war, bekam nachträglich eine Fünf-Sekunden-Strafe aufgebrummt, die ihn vom Podium auf Platz 5 zurückwarf. ■

FORMEL E IN VALENCIA

1. Rennen, 24 Runden à 3,376 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Nyck de Vries	48.20,547 min
2.	Nico Müller	+ 13,128 s
3.	Stoffel Vandoorne	+ 34,886 s
4.	Nick Cassidy	+ 36,903 s
5.	René Rast	+ 51,650 s
6.	Robin Frijns	+ 52,985 s
7.	Lucas di Grassi	+ 2.41,946 min
8.	Jake Dennis	+ 3.07,061 min
9.	Jean-Éric Vergne	+ 4.19,582 min
10.	Oliver Rowland	DSQ

2. Rennen, 30 Runden à 3,376 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jake Dennis	46.32,002 min
2.	André Lotterer	+ 1,483 s
3.	Alex Lynn	+ 2,428 s
4.	Oliver Rowland	+ 2,870 s
5.	Norman Nato	+ 5,811 s
6.	René Rast	+ 8,122 s
7.	Jean-Éric Vergne	+ 8,782 s
8.	Oliver Turvey	+ 11,292 s
9.	Edoardo Mortara	+ 12,014 s
10.	Lucas di Grassi	+ 12,405 s

WM-STAND FAHRER

1.	Nyck de Vries	57 Punkte
2.	Stoffel Vandoorne	48
3.	Sam Bird	43
4.	Robin Frijns	43
5.	Mitch Evans	39
6.	René Rast	39
7.	Jean-Éric Vergne	33
8.	Jake Dennis	33
9.	Edoardo Mortara	32
10.	Pascal Wehrlein	32

WM-STAND TEAMS

1.	Mercedes	105 Punkte
2.	Jaguar	82
3.	Virgin-Audi	58
4.	DS-Techeetah	57
5.	Audi	52
6.	Porsche	50
7.	BMW	45
8.	Mahindra	45
9.	Venturi-Mercedes	43
10.	Dragon	42



Nach seinem unverschuldeten Ausfall beim Saisonauftakt war Colton Herta auf dem Stadtkurs in St. Petersburg nicht zu stoppen

INDYCAR/CHRIS OWENS

Comeback-Kid

Mit einem dominanten Sieg in St. Petersburg meldet sich Colton Herta im Meisterschaftskampf zurück. Weder ein Reifen-Poker des Team Penske noch eine unglücklich gelegene Safety-Car-Phase konnten den jungen Andretti-Piloten aus dem Konzept bringen.

Von: **Philipp Körner**

Bryan Herta hat als Fahrer und Teamchef schon so einiges erlebt. Neben vier eigenen Erfolgen in der CART/IndyCar Series betreute der 50-Jährige unter anderem die emotionalen Indy-500-Siege von Dan Wheldon im Jahr 2011 und Alexander Rossi im Jahr 2016. Doch das, was sich am Sonntag in „Florida's Sunshine City" abspielte, war selbst für den Routinier Neuland.

Seit diesem Jahr ist Bryan Herta der Rennstratege seines Sohns Colton bei Andretti Autosport und funkt dem hochtalentierten Nachwuchs damit gute und schlechte Nachrichten ins Auto. Eine Kombination, die nicht wenige als zu riskant abgetan haben. Die Vater-Sohn-Paarungen Michael und Marco Andretti sowie Bobby und Graham Rahal hätten gezeigt, dass solche Experimente zum Scheitern verurteilt seien, hieß es. Doch der jüngere Herta konterte früh die Kritik: „Mittlerweile sollte eigentlich bekannt sein, dass wir zwei sehr lockere Typen sind. Wir lassen uns von unseren Emotionen nicht davontragen." Vater Bryan sah es ähnlich nüchtern: „Wir wissen ganz genau, welche Fallstricke es gibt, und werden versuchen, diese zu vermeiden."

Andretti vs. Penske

Nachdem das mit Spannung erwartete Debüt des familiären Duos durch den Unfall infolge des Drehers von Josef Newgarden schnell beendet war, reisten die Titelanwärter jedoch bereits mit Druck nach St. Petersburg. Dort zeigte man sich allerdings wie versprochen unbeeindruckt und war von Beginn an schnell: Auf gute Platzierungen in den Trainings folgte die Pole-Position in der Qualifikation. Hinter Herta Junior lagen Jack Harvey (Meyer Shank Racing) und die Penske-Piloten Josef Newgarden und Simon Pagenaud. Barber-Sieger Álex Palou landete nur auf Platz 10. Der schnellste Rookie war Scott McLaughlin (Team Penske) mit Position 14 – Romain Grosjean und Jimmie Johnson haderten mit dem für sie unbekannten Stadtkurs und wurden auf den Rängen 18 und 23 gewertet.

> „Das war eines der anstrengendsten Rennen meiner Karriere und die richtige Antwort auf Barber. In dieser Saison will ich Meister werden."
>
> Colton Herta

Colton Herta gewann den für „St. Pete"-Verhältnisse überraschend sauberen Start und führte das Rennen auf der weicheren Reifenmischung zunächst souverän an. Bis zur ersten Safety-Car-Phase in Runde 18 verlief das Rennen eher ruhig. Auslöser der Neutralisierung war Jimmie Johnson, der sich in der letzten Kurve verbremst hatte und dort lange vom Rückwärtsgang im Stich gelassen wurde. Die ersten regulären Stopps standen dann elf Runden später an, als die Optionsreifen bei einigen Piloten in die Knie gegangen waren. Die Spitze wurde kurz nach dem Beginn des zweiten Renndrittels abgefertigt. Herta hatte damit seinen verpflichtenden Stint auf den „roten Reifen" hinter sich gebracht. Das nun verfolgende Penske-Duo Newgarden und Pagenaud sparte sich die schnellere Mischung für das Rennende auf und wechselte wie Herta auf neue harte Reifen.

Uneinholbarer Herta

Im Mittelteil des zweiten Saisonlaufs legte Herta dann eine beeindruckende Pace an den Tag und schenkte dem hinterherfahrenden Newgarden mehrere Sekunden ein. Dass sein Teamkollege Alexander Rossi – der eigentliche

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 2. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	67
2.	Will Power	65
3.	Scott Dixon	65
4.	Colton Herta	62
5.	Simon Pagenaud	54
6.	Sébastien Bourdais	51
7.	Jack Harvey	51
8.	Rinus VeeKay	51
9.	Marcus Ericsson	50
10.	Josef Newgarden	47

Starfahrer von Andretti Autosport – parallel dazu mit Graham Rahal kollidierte und so zum wiederholten Male eine gute Ausgangslage für den Schlussspurt wegschmiss, unterstrich die Reife und Abgeklärtheit des erst 21 Jahre alten Herta. Dank der fulminanten Zeitenjagd hatte dieser nach dem zweiten und damit letzten Stopp über zehn Sekunden Vorsprung auf Newgarden herausgefahren.

Simon Pagenaud war zu diesem Zeitpunkt schon weit abgeschlagen. Beide nun mit Options-Reifen ausgestatteten Penske-Piloten mussten auf eine oder mehrere rettende Neutralisierungen im letzten Drittel hoffen.

Späte SC-Phasen

Und genau die sollte „St. Pete“ auch liefern. In Runde 73 verlor Jimmie Johnson zunächst seinen Chip-Ganassi-Racing-Honda in der schnellen engen Kurve drei und kam mit nur kleinen Schäden am Frontflügel sehr glimpflich davon. Hertas riesiger Vorsprung war damit dahin. Beim Restart im 76. Umlauf baute Josef Newgarden dank der besseren Reifen sofort Druck auf, musste den Angriff aber durch eine dritte und letzte Caution in Runde 80 abbrechen. Der Hinterbänkler Ed Jones hatte sich bei einem Überholmanöver ordentlich verschätzt und drehte sich nach einem Kontakt mit James Hinchcliffe weg.

Trotz der härteren Reifen kam Herta auch nach der letzten Freigabe des Tages in Runde 83 gut aus den Startlöchern und konnte den anfangs schnelleren Newgarden hinter sich halten. Nach einigen Runden schaffte Herta es dann sogar, sich zusehends abzusetzen. Der vierte Sieg (gleicher Wert wie Vater Bryan) war dem Youngster nicht mehr zu nehmen. „Im zweiten Stint haben wir zu viel Boden verloren“, fasste Newgarden sein Rennen zusammen. „Glückwunsch an Colton! Es ist super, dass wir beide nach dem Crash in Alabama zurückschlagen konnten.“ Das Podium komplettierte ein starker Simon Pagenaud. Bester Rookie des namhaften Jahrgangs war Penske-Neuzugang Scott McLaughlin auf Platz 11. Romain Grosjean kämpfte sich nach größeren Problemen zu Beginn auf einem soliden 13. Rang ins Ziel. „Wir wollten nach der schlechten Quali mit der Strategie spielen, hatten aber einfach kein Glück mit den Gelbphasen“, resümierte der Franzose. Wie Johnson setzt er kommendes Wochenende aus, wenn die IndyCar ihre ersten Oval-Rennen des Jahres in Texas austrägt. ■



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Newgarden zeigt mit Platz 2 die richtige Reaktion auf den Barber-Unfall



INDYCAR/CHRIS OWENS

Jimmie Johnson tat sich bei seinem Stadtkurs-Debüt schwer



INDYCAR/CHRIS OWENS

Überraschung des Wochenendes: Jack Harvey mit einem starken Platz 4

INDYCAR, ST. PETERSBURG (FLORIDA)

2. von 17 Rennen; Renndistanz: 100 Runden (180 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Colton Herta	Andretti-Honda	1:51:51,4115 h
2.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 2,4933 s
3.	Simon Pagenaud	Penske-Chevrolet	+ 6,1496 s
4.	Jack Harvey	Meyer-Shank-Honda	+ 8,0833 s
5.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 8,9497 s
6.	Takuma Sato	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 11,6802 s
7.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 11,9393 s
8.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 13,2363 s
9.	Rinus VeeKay	Ed Carpenter-Chevrolet	+ 13,7194 s
10.	Sébastien Bourdais	A. J. Foyt-Chevrolet	+ 15,9951 s



INDYCAR/CHRIS OWENS

Nächste Station: Texas (1./2. Mai)

NACHRICHTEN

135 000 FANS IN INDY

Nachdem das Indy 500 im vergangenen Jahr ohne Fans ausgetragen werden musste, darf der Indianapolis Motor Speedway bei seinem Saisonhöhepunkt am 30. Mai wieder Zuschauer begrüßen. Ein in Zusammenarbeit mit den Gesundheitsbehörden erstellter Plan wurde vom Marion County Public Health Department abgesegnet. Dieser sieht rund 135 000 Fans vor, also 40 Prozent der Streckenkapazität, und enthält verschiedene Auflagen. Neben einer Maskenpflicht gehören Temperatur-Kontrollen, distanzierte Gruppen auf den Tribünen und diverse Hygiene-Vorbereitungen zum Maßnahmenpaket. Vieles davon konnte der Speedway schon im letzten Jahr testen, als kleinere Gruppen bei anderen Rennen erlaubt waren. „Unsere Fans bedeuten alles für uns, und wir können es kaum erwarten, sie wieder zurück zu Hause begrüßen zu dürfen“, freut sich Strecken-Präsident J. Douglas Boles in Anlehnung an den beliebten Song „Back Home Again in Indiana“ aus dem traditionsreichen Vorprogramm des Indy 500.

SPORT-1-UPDATE

In der Pressemitteilung des Senders aus Ismaning hieß es, dass das Indy 500 auch auf Sport 1 im Free-TV gezeigt wird. Der aktualisierte TV-Planer auf der Webseite sieht vorerst nur eine einstündige Zusammenfassung am Sonntagabend um 23:00 Uhr vor.

POWER VERLÄNGERT

Am Wochenende wurde bekannt, dass Will Power eine Vertragsverlängerung beim Team Penske unterschrieben hat. Laut dem „Indianapolis Star“ wird der Australier zwei weitere Jahre für die Mannschaft von Roger Penske an den Start gehen. Power freut sich: „Das sind fantastische Nachrichten. Das Team ist mir gegenüber sehr loyal.“ Er könne sich sogar vorstellen, seine Karriere dort zu beenden.



ADAC

Einer von vielen Favoriten: Der in diesem Jahr grüne AMG von Toksport-WRT

Titeljagd beginnt

Mit zweitägigen Testfahrten erwachte das ADAC GT Masters vergangene Woche aus dem Winterschlaf. Wir verraten, wie der Test lief und was die Saison sonst noch bereithält.

Von: **Michael Bräutigam**

Eine große Frage, die viele Fans umtreiben dürfte – neben der noch nicht zu beantwortenden, ob Rennbesuche vor Ort möglich sind: Wer moderiert denn nun die Rennen im TV beim neuen Partner RTL? Seit letzter Woche herrscht Klarheit: Ein vierköpfiges Team bestehend aus Dirk Adorf, Nico Menzel, Anna Nentwig und Eve Scheer wird auf „NITRO" durch die Sendung führen. Jeweils Samstag und Sonntag ab 16 Uhr bis 18.30 Uhr gibt es Vorberichte, das Rennen und eine umfassende Analyse. Damit einher geht eine grundlegende Änderung im Zeitplan des ADAC GT Masters: Ab diesem Jahr starten die Rennen erst um 16.30 Uhr – und damit drei Stunden später als zur bisherigen regulären Startzeit. Von der Verschiebung erhofft man sich bessere Einschaltquoten. Sämtliche Rennen, auch der Rahmenserien, gibt es ebenfalls auf „TV Now" (künftig RTL+) im Stream.

Neben der veränderten Startzeit müssen sich die Protagonisten noch auf einige weitere Neuerungen einstellen, die unter dem neuen Rennleiter Sven Stoppe eingeführt werden. Eine ist die „Penalty Lap", bei der man nach dem Vorbild der Motorrad-WM von der Rennlinie herunter eine längere beziehungsweise langsamere Linie fahren muss. Bisher waren Zeit- oder Boxenstrafen die einzigen Bestrafungen während eines laufenden Rennens. Für eher kleinere Vergehen stand das aber oft nicht im Verhältnis.

Weniger Strafgewichte

Neu ist ebenfalls die Möglichkeit einer „Full Course Yellow", wie man sie aus der Formel 1 kennt. Das Safety Car soll erstes Mittel der Wahl bleiben, jedoch hat man sich die Möglichkeit der FCY geschaffen, um bei Zwischenfällen während des Boxenstoppfensters flexibler und fairer vorgehen zu können.

Das Qualifying wird in diesem Jahr mit Punkten für die Top 3 bedacht. Der Pole-Sitter bekommt drei Punkte, der Zweite zwei und der Dritte einen. Außerdem werden Erfolge im Rennen nicht mehr so stark belegt wie bisher: Der Sieger muss nur noch 20 statt 30 kg ins nächste Rennen mitnehmen, der Zweite 10 (statt 20), der Dritte 5 (statt 10).

!

Der Run auf den Titel des Deutschen GT-Meisters ist groß: In der nun bekannten Starterliste stehen nicht weniger als 31 Fahrzeuge von 20 Teams und sieben Marken.

In diesem Jahr geht es außerdem um ein wichtiges Prädikat. Während das ADAC GT Masters an sich nicht mehr international, sondern nurmehr mit dem Status „National A Plus" ausgeschrieben ist, bekommen der oder die Fahrer-Meister den Titel des „Internationalen Deutschen GT-Meisters" verliehen. Damit steigt man von der zweithöchsten in die höchste DMSB-Prädikatsstufe auf. Den Titel gab es 2010/2011 schon einmal als Kombination aus GT Masters, 24h Nürburgring und VLN, damals jedoch bei Weitem nicht so aggressiv beworben.

Das ruft natürlich viele starke Teams und Fahrer auf den Plan, die um die nominell noch attraktivere Krone kämpfen wollen. Auf der vergangene Woche veröffentlichten Starterliste stehen 31 Fahrzeuge von 20 Teams und sieben Herstellern.

Der Großteil, genauer gesagt 24 Fahrzeuge, fanden sich beim Oschersleben-Test ein. Auffälligste Ausnahme war das Callaway-Team, bei dem trotz erfolgter Einschreibung der Einsatz anscheinend generell wackelt. Das Team aus Leingarten wird seine Saisonvorbereitung auf der Heimstrecke in Hockenheim bestreiten.

Neun ehemalige Meister

Der Blick ins Fahrerfeld verspricht noch mehr Qualität als in den vergangenen Jahren. „Es wird jedes Jahr stärker", sagt Titelverteidiger Christian Engelhart, der über den Winter von

SSR Performance zum KÜS Team Bernhard gewechselt ist. Sein neuer Teamkollege Thomas Preining ließ sich die Testbestzeit notieren, das Duo muss man auf jeden Fall zu den Titelfavoriten zählen. Michael Ammermüller ist als zweiter amtierender Meister der SSR-Mannschaft treu geblieben und hat mit dem 2018er-Meister Mathieu Jaminet einen starken neuen Teamkollegen.

Der Porsche des Teams von Stefan Schlund trägt übrigens nicht die Startnummer 1, sondern behält die #92. Der Auftritt selbst beim Test, der mit zwei Trucks und allerlei Flight Cases auch gut von einem WEC-Team hätte sein können, signalisiert zudem, dass man nichts anderes als die Titelverteidigung im Visier hat. Im letzten Jahr absolvierte man bereits neun Tests und ging wohl so gut aussortiert an den Start wie kein anderes Team.

Patric Niederhauser, Meister von 2019, könnte ein Geheimtipp sein: Bei der Rückkehr von Phoenix Racing ins GT Masters teilt er sich das Cockpit mit dem erst 19-jährigen Jusuf Owega, der aber schon 2019 in der ADAC GT4 Germany sowie durch gute Zeiten beim Test in Oschersleben sein Potenzial zeigte. Nominell das stärkste Fahrerduo stellt Aust Motorsport als Last-Minute-Eintrag in die Starterliste: Das Team hat mit Rekord-Laufsieger (und Ex-Champ) Daniel Keilwitz sowie dem zweifachen Titelträger Sebastian Asch zwei ganz heiße Eisen am Steuer.

Darüber hinaus sind mit Christopher Haase, Christopher Mies, dem Test-Zweiten Jules Gounon sowie Robert Renauer vier weitere ehemalige Champions im Starterfeld vertreten.

Honda wieder dabei

2021 ist auch Honda wieder mit dabei. Schon 2018 waren sie, damals vertreten von Schubert Motorsport, im Feld. Diesmal startet Fugel Sport unter der Bewerbung des Profi-Car Team Honda mit einem NSX. Dominik Fugel und Marcus Påverud hatten beim Test aber noch mit Wehwehchen und fehlendem Speed zu kämpfen. So konnte man nicht zu den Car-to-Car-Fahraufnahmen am Dienstagabend antreten, da die Kupplung streikte. Das Potenzial des Honda ist jedoch international bekannt, weshalb bei der Chemnitzer Truppe noch nicht zu viel Panik aufkommen dürfte.

Allgemein sind die Testeindrücke wie üblich mit Vorsicht zu genießen. Preinings Test-Bestzeit lag rund sechs Zehntelsekunden über der Pole-Zeit vom Saisonfinale 2020, obwohl diesmal die „offene“ Schikane gefahren wurde, also ohne Begrenzungspoller. Diesem Umstand war es auch zu verdanken, dass nach anderthalb Testtagen allerhand malträtierte Unterböden und Splitter herumlagen. Fragt man die Fahrer, dann verlor man die Zeit gegenüber dem 2020er-Qualifying vor allem auf den Geraden, was man – offiziell – den höheren Außentemperaturen zuschrieb. ■

TESTFAHRTEN ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN

Pos.	Fahrer	Marke/Team	Zeit
1.	C. Engelhart/T. Preining	Porsche/KÜS Team Bernhard	1.23,779 min
2.	J. Gounon/C. Schöll	Mercedes/Zakspeed	1.23,790 min
3.	C. Weerts/D. Vanthoor	Audi/Team WRT	1.23,983 min
4.	L. Stolz/M. Engel	Mercedes/Toksport WRT	1.24,012 min
5.	J. Fittje/D. Pereira	Porsche/KÜS Team Bernhard	1.24,026 min
6.	R. Renauer/S. Müller	Porsche/Herberth Motorsport	1.24,064 min
7.	M. Ammermüller/M. Jaminet	Porsche/SSR Performance	1.24,145 min
8.	M. Hackländer/M. Wishofer	Porsche/MRS GT-Racing	1.24,204 min
9.	M. Buhk/R. Marciello	Mercedes/Landgraf-HTP/WWR	1.24,256 min
10.	K. Bachler/S. De Silvestro	Porsche/Herberth Motorsport	1.24,260 min
11.	L. Trefz/C. Haase	Audi/Land Motorsport	1.24,388 min
12.	P. Niederhauser/J. Owega	Audi/Phoenix Racing	1.24,410 min
13.	D. Marschall/K.-L. Schramm	Audi/Rutronik Racing	1.24,418 min
14.	R. Feller/C. Mies	Audi/Land Motorsport	1.24,457 min
15.	J. Krohn/N. Yelloly	BMW/Schuberth	1.24,487 min
16.	S. Asch/D. Keilwitz	Audi/Aust Motorsport	1.24,502 min
17.	F. Spengler/M. Winkelhock	Audi/Car Collection Motorsport	1.24,602 min
18.	R. Ineichen/F. Perera	Lamborghini/GRT Grasser	1.24,738 min
19.	M. Bortolotti/A. Costa Balboa	Lamborghini/GRT Grasser	1.24,757 min
20.	M. Holzer/J. Stengel	Porsche/Joos Sportwagentechnik	1.24,880 min
21.	S. Reicher/N. Siedler	Audi/Yaco Racing	1.25,177 min
22.	S. Schothorst/T. Zimmermann	Lamborghini/GRT Grasser	1.25,323 min
23.	M. D. Ortmann/C. Schmid	Lamborghini/GRT Grasser	1.25,539 min
24.	D. Fugel/M. Påverud	Honda/Profi-Car Team Honda	1.26,772 min



ADAC

Test-Schnellster: Thomas Preining fuhr in der letzten Session die Bestzeit



ADAC

Geheimtipp? Phoenix Racing kehrt mit Niederhauser/Owega zurück



ADAC

Die Nummer 92 bleibt: SSR Performance betrieb beim Test viel Aufwand



ADAC

Honda NSX: Der Exot hatte mit Anlaufschwierigkeiten zu kämpfen

FIA

Hersteller können bei der neuen E-GT-Klasse die GT3-Plattform als Absprungbasis nutzen oder neue elektrische Straßensportwagen als Basis homologieren

FIA-Pläne für E-GT-Werksklasse

Seit 2019 erörtert eine FIA-Arbeitsgruppe die Elektrifizierung des GT-Sports. Letzte Woche hat die FIA die Einführung einer neuen elektrischen GT-Klasse bestätigt und das Projekt als „wegweisende“ Errungenschaft angepriesen. Aber ist das nicht immer so bei der FIA…?

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Hybridisierung und Elektrifizierung sind die zwei großen Megatrends der Automobilbranche. Die Weltmotorsportbehörde FIA steht unter großem* Druck, diese Trends auf der Motorsportseite über neue Reglements zu spiegeln und zu fördern. Bisher gibt es nur die umständliche und teure Formel E und die nicht minder verkopfte Extreme-E-Rennserie für SUV, die 15 Minuten irgendwo fahren.

Nun ist die Übersetzung der gesetzlichen Vorgaben, die die Autohersteller in die E-Mobilität zwingen, kein einfaches Unterfangen. Denn bisher hat kein einziger Autohersteller einen E-Sportwagen gebaut, weil die Batterietechnologie das nicht kann. Und das gilt im Motorsport doppelt und dreifach, weil der Volllast-Anteil hier extrem hoch ist. Seit 2019 tüftelt eine technische Arbeitsgruppe der GT-Kommission an den Eckpunkten für eine vollelektrische GT-Klasse. Jetzt kennen wir das Ergebnis: Hersteller können mit einem eigenen E-Sportwagen antreten oder die aktuellen GT3-Autos als technische Plattform für die Elektrifizierung verwenden.

Stumpf gesagt soll also ein Batteriepaket an die Stelle des Verbrennungsmotors treten, was von der Umsetzung her sicher keine einfache Lösung sein wird. Immerhin hat die FIA mit der Total-Tochter Saft einen Partner an Bord, der die Batteriezellen liefert, sodass kein hier Technologiewettbewerb entbrennen kann. Die Hersteller haben die Möglichkeit, den Powertrain rund um das Batteriepaket selber aufzusetzen und zu entwickeln.

Allradantrieb erlaubt

So haben die Hersteller die Wahl, entweder mit zwei (Heckantrieb) oder vier Elektromotoren (Allradantrieb) an den Start zu gehen. Die Batterien mit einer Speicherkapazität von 87 kWh liefern maximal 430 kW (585 PS) an die Räder, also in Summe etwas mehr Leistung als in der GT3-Klasse. Gleichzeitig werden die E-GT-Autos durch die Batterien aber nicht leichter, der Gewichtskorridor soll bei 1490 bis 1530 Kilogramm liegen – also rund 200 bis 250 Kilo mehr als bei den aktuellen GT3-Wagen.

Der Clou: Die Batterien von Einheitsausrüster Saft sollen so optimiert werden, dass sie beim Nachladen und Rekuperieren hohe Energiemengen von bis zu 700 kWh aufnehmen können. Das Rennformat ist zwar noch nicht fixiert, doch offenbar sind Boxenstopps mit einem extrem schnellen Ladevorgang angedacht, wo die Batterien binnen „weniger Minuten“ (!) auf bis zu 60 Prozent ihrer Speicherkapazität aufgeladen werden sollen.



„Die E-GT-Klasse wird als Werkssportklasse starten müssen, um zu einem späteren Zeitpunkt in eine Kundensportklasse überführt werden zu können.“

AMG-Kundensportleiter Wendl

Dieses „Fast-Charging“ erfordert jedoch umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur. Im Gegensatz zur Formel E sollen die E-GT auf permanenten Rennstrecken fahren. Im Laufe der nächsten Jahre will die FIA eine Handvoll Rennstrecken überzeugen, in die Infrastruktur für das Fast-Charging zu investieren. Dieser Hinweis deutet dann auch an, dass die E-GT-Klasse ein Zukunftsprojekt der FIA ist, dass momentan sicher noch mehrere Jahre von einer konkreten Umsetzung entfernt ist.

Beim Thema Fahrzeug-Performance windet sich die FIA aus verständlichen Gründen: Man verspricht, dass die E-GT-Autos eine bessere Beschleunigung als ihre GT3-Brüder mit Verbrennungsmotor aufweisen werden, doch da trägt die FIA Eulen nach Athen: Natürlich ist die Beschleunigung mit Allrad schneller.

Dazu soll die Qualifying-Performance besser sein als bei den GT3-Wagen, doch auch das ist eine logische Selbstverständlichkeit: Batterien können für kurze Zeit viel Leistung liefern. Das Problem bei den E-GT-Autos ist sicher nicht eine schnelle Runde, sondern die lange Renndistanz. Die sogenannten Performance-

Fenster für die Balance of Performance (BoP) sind angeblich nahezu identisch mit der GT3-Klasse, doch beim Renntempo wird man vermutlich größere Abstriche machen müssen.

Fassen wir zusammen: Die FIA pusht mit den E-GT-Rennern auf GT3-Basis im Gegensatz zu Formel E und Extreme E einen produktbasierten Ansatz, dazu ein eigenständiges Veranstaltungskonzept auf permanenten Rennstrecken, wo jedoch erhebliche Investitionen notwendig sind. Auch beim Umbau der GT3-Fahrzeuge dürften sehr hohe Kosten anfallen, weshalb die FIA von einer Klasse „mit direkter Herstellerbeteiligung“ spricht. Bis die E-GT-Autos wirklich fahren, dürften also sicher noch ein paar Jahre ins Land gehen.

Hohe Kosten für Hersteller

Dieser Zeitrahmen erscheint realistisch, zieht man in Betracht, dass es aus technischen Gründen aktuell erstens keine E-Sportwagen gibt und zweitens hohe Investitionen und langwierige Umbaumaßnahmen bei den Rennstrecken notwendig sind. Zu Beginn der Verhandlungen über die E-GT-Klasse war das Interesse der Hersteller offenbar groß, mittlerweile hat das aber deutlich nachgelassen. Denn es ist klar, dass diese E-GT-Klasse in der ersten Phase nur als Werkssportkonzept anlaufen kann – was auch hohe Kosten auf der Herstellerseite bedeutet.

„Ich gehe davon aus, dass es bis zur Realisierung noch ein paar Jahre dauern wird“, erklärt beispielsweise Mercedes-AMG-Kundensportchef Stefan Wendl. „Die E-GT-Klasse wird als Werkssportklasse mit direkter Herstellerbeteiligung starten, um dann zu einem späteren Zeitpunkt in



„Meine SRO-Gruppe fokussiert sich weiter auf Kundensport – die E-GT-Klasse wird aber auf absehbare Zeit keine Kundensportklasse sein.“

GT-Promoter Stéphane Ratel

eine Kundensportklasse überführt werden zu können.“ Für Wendl ist klar, dass die Performance am Ende auf einem vergleichbaren Niveau liegen muss wie bei den etablierten GT3-Rennwagen. Die nötigen Entwicklungsschritte können nur die Hersteller bewerkstelligen: „Dazu muss die Sicherheit und Beherrschbarkeit für Fahrer und Teams als zentraler Eckpunkt sichergestellt werden.“

Laut Wendl muss auch ein spezielles Veranstaltungskonzept für die neue Klasse her: „Man wird mit diesen Fahrzeugen zum Beispiel sicher nicht im Rahmenprogramm eines 24h-Rennens für GT3-Fahrzeuge antreten, sondern man benötigt ein spezielles Konzept für alternative und innovative Antriebskonzepte. Insofern handelt es sich bei diesem Ansatz um eine Vision, die aber für Hersteller wie Mercedes-AMG durchaus interessant ist.“

Paul Williams, Rennsportleiter bei Bentley, sieht die Sache ebenfalls positiv: „Wir waren Teil der Diskussionen und haben Interesse daran, allerdings haben wir noch nicht entschieden, was wir mit dem Thema anfangen. Der Aspekt Rapid-Charging ist ein sehr interessanter Ansatz, wo der Motorsport Anregungen für die Straße liefern könnte.“ Williams gibt aber auch zu, dass die technischen Hürden hoch sind: „Aktuell hat zum Beispiel keine Rennstrecke die Infrastruktur für Schnellladekonzepte – und das ist ein großes Problem.“

Viel Lärm um nichts?

GT-Promoter Stéphane Ratel hat für einmal seine Finger nicht im Spiel: „Natürlich haben wir uns das angeschaut, aber das Konzept verlangt hohe Investitionen und die direkte Unterstützung der Hersteller. Meine SRO-Gruppe fokussiert sich weiter auf Kundensport – die E-GT-Klasse wird aber auf absehbare Zeit keine Kundensportklasse sein.“

Es wird sich also noch zeigen müssen, wie „wegweisend“ die Pläne der FIA wirklich sind. Batterieantriebe können aktuell keine hohe Leistung über lange Zeit. Existierende GT-Autos mit unterschiedlichen Konzepten auf E-Antrieb umzubauen, ist sicher auch keine leichte Aufgabe. Dazu muss die Infrastruktur auf den Rennstrecken umgebaut werden. Und einen Promoter für die neue Serie gibt es ebenfalls noch nicht.

Also viel Lärm um nichts? „Wir wollen den klassischen Motorsport in ein Labor für die Zukunft der Mobilität umbauen“, sagt FIA-Präsident Jean Todt. „Und die elektrische GT-Klasse wird ein Meilenstein auf diesem Weg sein.“ Das größte Problem besteht darin, dass die angepeilte Verringerung des CO_2-Ausstoßes vermutlich besser und schneller durch synthetische Kraftstoffe zu erreichen wäre, als durch die bleischwere Elektrifizierung von bestehenden GT-Rennwagen. ■



Laut FIA sollen die Batterien durch Fast-Charging binnen weniger Minuten auf 60 Prozent der Speicherkapazität aufgeladen werden

FIA

NACHRICHTEN

HERBERTH: NUMMER DREI
Das deutsche Porsche-Team Herberth Motorsport hat zum dritten Mal das 24h-Rennen auf dem Circuit Paul Ricard gewonnen, das zur Creventic-Rennserie zählt. Die Porsche-Piloten Ralf Bohn / Daniel Allemann / Robert Renauer / Alfred Renauer setzten sich gegen den von der Pole-Position gestarteten Middle-Cap Racing / Scuderia Praha Ferrari 488 GT3 (Josef Král / Miroslav Výboh / Matúš Výboh) durch. Das Reiter-Engineering-Team holte mit einem KTM X-BOW GTX (Eike Angermayr / Nicolai Elghanayan / Horst Felbermayr Jr. / Mads Siljehaug) Platz 5 und siegte in der GTX-Klasse.

WEC SPA: VORSAISONTEST
Am Montag und Dienstag fand der Vorsaisontest der Sportwagen-WM (WEC) in Spa statt, wo am kommenden Wochenende auch das erste Saisonrennen über die Bühne gehen wird. Aufgrund unseres Redaktionsschlusses am Montag konnten wir bei Motorsport aktuell die Ereignisse vom Vortest nicht separat aufbereiten.

MCLAREN: GUT IM WARTEN
McLaren hat nach wie vor keine Entscheidung zum Thema Engagement in der neuen Sportwagen-Topklasse LMDh getroffen. Die transatlantische LMDh-Kooperation wurde ursprünglich aufgegleist, um Porsche, Ferrari, Ford und McLaren für ein Engagement zu interessieren. McLaren-Sportchef Zak Brown hat bestätigt, dass man die Entwicklung weiterhin verfolge und bewerte, aber noch keine Entscheidung getroffen habe. Es ist unwahrscheinlich, dass sich die britische Sportwagenmanufaktur, die während der Corona-Pandemie in arge Finanzprobleme rutschte, vor Ende des Jahres entscheidet, was wiederum bedeutet, dass die Briten nicht im Januar 2023 am Start stehen werden, wenn die LMDh-Autos in Daytona ihr Debüt geben.

Sébastien Ogier hatte an drei Tagen gleich sieben Mal Schwein, holte aber auch acht Bestzeiten und 30 Punkte

Das Glück des Flücht

Wer hätte gedacht, dass in Kroatien siebenblättriger Klee wächst? Sébastien Ogier gewinnt beim dritten WM-Lauf eine epische Schlacht mit herausragendem Können, aber auch mit reichlich Dusel.

Von: **Markus Stier**

Als im Servicepark und im Netz die Videobilder rumgereicht werden, ist auch dem Sieger klar, dass er hier nicht gut aussieht. Ein Verkehrsunfall kann jedem passieren, das sahen auch die Stewards so. Einen vor dem Auto stehenden Polizisten mit 400 drohenden Turbo-PS einfach zur Seite zu schieben, erfüllt allerdings im normalen Leben den Tatbestand von Unfallflucht und Widerstand gegen die Staatsgewalt.

Der Weltmeister hat durchaus gute Argumente: Er hat nach der Kollision am Sonntagmorgen brav angehalten, um den Unfall aufnehmen zu lassen. Da die Polizisten nur ihrer Heimatsprache mächtig sind und die Uhr tickt, ruft er Teamleiter Jarmo Lehtinen zu Hilfe, um den Fall abzuwickeln. Der Finne sieht sich mit dem einen Wachtmeister einig, dass sein Star nun weiterfahren dürfe. Nur der Kollege, der weiß davon nichts und weicht erst zur Seite, als ihm klar wird, dass der Franzose nicht nur droht. Der Yaris rollt unaufhaltsam los zur 18. von 20 Prüfungen. Die Beamten hätten vermutlich nur 30 Sekunden gebraucht, um das Thema intern zu klären. Dass Ogier sich diese Zeit nicht nimmt, bestrafen die WRC-Ordnungskräfte Sanjin Paro, Silver Kütt und Timo Rauiainen am Ende mit 5000 Dollar Geldstrafe und einer Sperre für eine Rallye – allerdings nur auf Bewährung bis Ende Oktober.

Es dauert keine Minute, bis Ogier wieder Schwein hat. Beim Loseilen überfährt er an der nächsten Kreuzung eine rote Ampel. Kann passieren, im Eifer des Gefechts, meinen die Sportkommissare, darf aber natürlich nicht. Immerhin hat er sich ja entschuldigt. Konsequenz: weitere 2000 Dollar Bußgeld, abermals keinerlei Zeitstrafe. Übrigens sitzt auch Jarmo Lehtinen auf der Anklagebank, schließlich darf sich außerhalb des Serviceparks wegen des Verdachts auf Inanspruchnahme fremder Hilfe kein Teammitglied dem Auto nähern. Da der Finne seine Anwesenheit aber zuvor mit der Rallyeleitung abgestimmt hat, kann man ihn schlecht abwatschen. Er erhält bloß eine Verwarnung.

Gut getroffen

Ogier und Ingrassia haben schon bei der Kollision reichlich Dusel. Der Unfallgegner ist ein Enthusiast, der auf der dreispurigen Straße unbedingt mal mit den WRC-Wölfen um die Wette heulen will. Er rauscht mit seinem BMW so schnell auf der rechten Spur heran, dass ihn Ogier übersieht, als er sich spontan entschließt, zum Checken eines kleinen Problems ganz rechts die Bushaltestelle anzusteuern. Die Aufprall in die Flanke des Yaris ist so heftig, dass dem zivilen Ampelsprinter der Airbag aufgeht. Das Rallyeauto indes hat eine zerfled-



Am Samstag knackte Ogier die Schallmauer von 600 Bestzeiten (Am Ende 604), er belegt in der Rekordliste Rang 6. Vorn liegt einsam Sébastien Loeb mit 925.



ROESELER

derte rechte Tür und einen verbogenen Schweller zu verzeichnen. Das malade Türschloss lässt sich mit Klebeband fixieren, selbst der Sicherheitsschaum in der Tür ist noch an Ort und Stelle. Der Käfig ist unbeschädigt, die Räder stehen noch gerade. Die Technischen Kommissare befinden den Toyota als verkehrssicher und Ogier als weiterhin wettbewerbsfähig.

Er verliert auf den folgenden zwei Prüfungen nur rund vier Sekunden auf Elfyn Evans, damit ist im Finale noch alles offen. Der Teamkollege und Titelrivale des Vorjahres ist der Grund für Ogiers Stress an diesem letzten Morgen. Obwohl der Waliser sich nicht hundertprozentig wohl im Auto fühlt und ständig am Setup herumbastelte, obwohl ihn auf manch schneller Passage an diesem Wochenende der Mut verlassen hat, wie er freimütig zugibt, lag der Vizeweltmeister nach zwei Tagen Hetzjagd durch die Hügellandschaft westlich der Hauptstadt nur 6,9 Sekunden hinter dem siebenmaligen Champion. Und Evans hat den letzten Morgen mit einer Bestzeit begonnen.

Dass Toyotas Nummer zwei nicht längst vorn liegt, ist Ogiers Glück zu verdanken. Der hat wie die meisten Kollegen auf den buckligen, verdreckten und häufig von fiesen Bordsteinen und Asphalt-Absätzen gesäumten Pisten meist zwei Ersatzräder an Bord, und die braucht er auch beide am Samstagnachmittag. Vom letzten Plattfuß bekommt kaum jemand etwas mit, Ogier stürmt mit Bestzeit durch die Lichtschranke auf Prüfung 16. Unmittelbar danach geht dem Pirelli die Puste aus. Obwohl er den ersten Reifen nach der Halbzeit schon nach 10 von 20 Kilometern beschädigt, behält der seinen Druck halbwegs bis kurz vor dem Ende. Zwei Kilometer ohne Luft würden immer noch satten Zeitverlust bedeuten, aber ausgerechnet diese WP im Asphalt-Zickzack am Rand der Pannonischen Tiefebene endet in einer langen Vollgaspassage ohne Kurven. „40 Sekunden hättest du mit dem Rad noch voll weiterfahren können, dann musst du vom Gas gehen, weil sich die Lauffläche ablöst und der Gummi alles kaputtschlägt“, verrät Ogier im Etappenziel und geht als Führender ins Bett.

Es ist erstaunlich, dass bei den unzähligen Abkürzern durchs Grobe und den großen Mengen an Unrat auf der Piste nicht deutlich mehr Gummis die Grätsche machen, und doch wieder nicht. Bei der Konstruktion der harten Asphalt-Mischung lauteten die ersten drei Punkte auf der Pirelli-Prioritätsliste: „Haltbarkeit, Haltbarkeit und Haltbarkeit. „Selbst wenn es warm ist, haben wir Probleme, die Reifen vor den WPs auf Temperatur zu bringen, so hart sind die“, sagte Ogier. Und so waren auf den Verbindungsetappen des Öfteren Motoren am Begrenzer zu hören, weil die Fahrer verbotenerweise die Startautomatik aktivierten, bevor es ernst wurde.

Zu warm für weich

Es war jene Härte des Kautschuks, die Hyundai den Sieg kostete. Am Samstagmorgen schickte Teamchef Andrea Adamo seine Truppe geschlossen mit drei weichen und zwei harten Pneus los, in der Hoffnung, man könne die Toyota mit schnell aufheizendem Material kalt erwischen. Offensichtlich hatte die Mannschaft von Jari-Matti Latvala den besseren Wetterbericht: „Uns war schnell klar, dass es morgens schon zu warm wäre“, sagt Sébastien Ogier.

Bei Toyota wunderte man sich schon bei der Abfahrt im Service über die Hyundai-Strategie, bei Hyundai erst nach den ersten zehn WP-Kilometern, als die weichen Gummis zu schmieren anfingen und im gemischten Einsatz mit den harten Reifen für Disbalancen sorgten. Eine Führung von 7,7 Sekunden nach der ersten Etappe wandelte sich für Thierry Neuville bis zum nächsten Morgen um zehn in 15,5 Sekunden Rückstand.

In Sachen Theatralik seit Amtsantritt vor zwei Jahren ungeschlagen, streute Teamchef Andrea Adamo in aller Öffentlichkeit kübelweise Asche auf sein Haupt: „Allein mein Fehler. Ich sollte schleunigst den Hintern hochkriegen und das Prozedere bei uns verbessern, so werden wir nicht Weltmeister.“ Ott Tänak winkte ab: „Ihr solltet Adamo nicht immer so ernst nehmen. So schlimm waren die Reifen nun auch wieder nicht.“

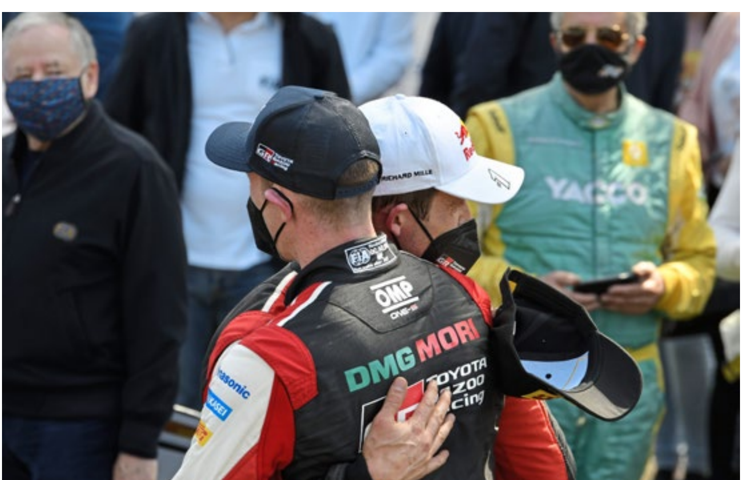
Auch wenn Ogier durch seinen ersten Reifenschaden knapp zehn Sekunden einbüßte, war die Rallye zwischen den Herstellern entschieden, denn Hyundai-Teilzeitkraft Craig Breen hatte schon auf den ersten 100 Metern dieses Morgens nach Bordsteintreffer einen Platten kassiert, und Ott Tänak fand das ganze Wochenende nicht zur Normalform. Das kroatische Asphalt-Rodeo mit Schmutzauflage war dem auf Festbelägen eigentlich starken Esten nicht geheuer. Dem Eilzug an der Spitze schon ab WP2 chancenlos von Rang 4 zusehend, spulte er das Wochenende so entmutigt ab, dass es selbst auf der letzten Prüfung nur einen Extrapunkt für den überlegenen Sieger der Arctic-Rallye gab.

Apropos Finnland: Nach Rang 2 in Monte Carlo und Rovaniemi war Toyotas Jungstar Kalle Rovanperä als Tabellenführer nach Zagreb gereist, das er schon am Freitag wieder verlassen konnte – mit null Punkten und abgerutscht auf Platz 5. Diskutierte der WM-Zirkus zuvor 24 Stunden, wie groß der Vorteil wäre, als Erster auf die ▷



ROESELER

Eine falsche Reifenwahl des Teams kostete Neuville die Führung



ROESELER

Mitgefühl mit dem Teamkollegen: Ogier schlägt Evans um sechs Zehntel



WRC

EX-WM-Leader Rovanperä: Feierabend nach fünf Minuten



ROESELER

Offiziell ohne Zuschauer: Tausende Fans bevölkerten die Sonntagsprüfungen

Strecke zu gehen, wenn der angesagte nächtliche Regen die schon nach dem Training schwer verdreckten Pisten endgültig in eine Sauerei verwandeln würde. Als Rovanperä losstürmte, dauerte es keine fünf Minuten, da ging dem Yaris in einer eigentlich bedeutungslosen Rechts der ersten Prüfung untersteuernd die Straße aus. Den Sturz in die baumbewachsene Böschung nahm das Chassis nachhaltig übel, die FIA-Techniker zogen das Auto aus dem Verkehr.

Es war der erste Moment, wo Göttin Fortuna für Ogier ein Auge zudrückte. So wie ihn 2020 in Monza die Spuren des an einer unerwartet tückischen Stelle abgesegelten Evans warnten, waren es nun die von Rovanperä. Ogier geriet wie im November ins Rutschen, konnte sich aber mit nur einem Rad im Gras zurück auf die Straße retten.

Nur einmal musste sein junger Landsmann Adrien Fourmaux das Glück bemühen, als er am Sonntagmorgen mit gemischter Reifenwahl in eine Böschung rutschte und eine Minute festhing, bis ihn herbeieilende Fans befreiten. Frankreichs Nachwuchshoffnung tobte ansonsten bei seinem Debüt im World Rally Car mit größter Selbstverständlichkeit über die kniffligen Asphaltstraßen.

Ziel drastisch übererfüllt

Drei Top-5-Zeiten hatte er sich im Ford Fiesta als Ziel gesteckt, am Ende schaffte er deren sechs, war dazu zwei Mal Vierter und gar zwei Mal Zweitschnellster. Wo die anderen über die Tücken der Buckelpisten klagten, befand der 25-Jährige seine Jungfernfahrt in der 400-PS-Rakete als reinste Gaudi. Der fünfte Rang des unbeschwerten Galliers gibt dem M-Sport-Team einen erheblich größeren Boost als der erste Einsatz der seit einem Jahr verspäteten Motoren-Ausbaustufe. „Wir wissen, wir haben nicht das schnellste Auto“, gestand denn auch Teamchef Richard Millener.

Vor allem Gus Greensmith bräuchte noch deutlich mehr PS-Zuwachs, um den Anschluss an die Spitze zu finden. Immerhin, dank des vom neuen Beifahrer Chris Patterson entrümpelten Aufschriebs ging der Engländer spürbar aufgeräumt zu Werke und lieferte sich mit den vierten Fahrern von Toyota (Katsuta) und Hyundai (Loubet) einen Kampf um Rang 6, den allerdings Takamoto Katsuta für sich entschied. Die schnellste Prüfung am Samstag lag dem Japaner derart, dass er mit seinem Zwischensprint von zwei Bestzeiten die entscheidende Lücke riss. Pierre-Louis Loubet riss sich zuvor selbst aus dem Wettbewerb, weil ihm wieder mal die Straße ausging.

Das hätte dem entfesselten Trio an der Spitze bis zum letzten Meter auch passieren können. Absolut gleichwertig lieferten sich Ogier, Evans und Neuville eine Tempo- und Nervenschlacht. Mit nun passenden Reifen, gelungener Abstimmung



Die Rallye Kroatien ist mit 0,6 Sekunden die drittknappste der WM-Geschichte nach Jordanien 2011 0,2 s) und Neuseeland 2007 (0,3 s).

und dank Update der Gegensprechanlage abgestelltem Kommunikationsproblem mit Co Martijn Wydaeghe versuchte sich Neuville am Samstagnachmittag die Führung zurückzuholen, vier Prüfungen lang griff er an, um den Rückstand von 9,4 Sekunden zu verkürzen. Danach waren es 10,4 Sekunden.

Evans legte am Sonntag eine gleichmäßig hohe Schlagzahl vor, der Belgier hielt den Druck


Neuer Motor und neues Talent. Adrien Fourmaux gab im erstarkten Ford ein beeindruckendes Debüt

ROESELER


Aufgerüstete Toyota-Aero: Gezackte Finnen auf den Seitenkästen

ROESELER


Tänak: Nie auf Ballhöhe

ROESELER


Breen: Karriereknick durch Plattfuß?

ROESELER

aufrecht. Ogier biss links trotz Rückenschmerzen nach dem Unfall die Zähne zusammen, und Beifahrer Julien Ingrassia zog im zugigen rechten Abteil die Ski-Brille fest. Vor der letzten Prüfung lag das Duo 3,9 Sekunden zurück, Neuville weitere 4,1.

Letzterer liegt in den Zwischenzeiten vorn, verbremst sich aber an einem Abzweig und verliert drei Sekunden. Er wird undankbarer Dritter. Evans verliert unterwegs ein paar Zehntel, gewinnt ein paar wieder zurück und sieht wie der Sieger aus, bis er die letzte Rechts-Links-Kombination vor dem Ziel einen Hauch unterschätzt und in die Böschung rumpelt. Stünde die Lichtschranke hinter der Kurve, hätte er trotzdem den Sieg gerettet, aber abermals folgt eine lange Gerade, und Evans verliert, weil ihm nun auf jedem Meter der Schwung fehlt.

Ogier hat ebenfalls zu tun: Eine Bodenwelle hebelt ihn aus, die Hinterachse des Yaris bockt und zappelt. Dieses Mal ist es kein Glück, sondern seine reine Fahrkunst, mit der er verhindert, dass er in eine Gartenmauer einschlägt, und stattdessen fast ohne Zeitverlust auf der Strecke bleibt. Bestzeit, Sieg, sechs Zehntel Vorsprung. Ogier entschuldigt sich fast bei Evans: „Tut mir leid. Es hätte jeden erwischen können, aber es kann halt nur einen Sieger geben.“

Dank guter Organisation, bestem Frühlingswetter, den vielleicht anspruchsvollsten Asphalt-Prüfungen aller Zeiten und diesem Herzschlag-Finale gehört auch der kroatische WM-Lauf zu den Gewinnern dieses Wochenendes – hoffentlich! Das ganze Land ist Corona-Risikogebiet. Die Inzidenz lag am Rallye-Wochenende bei 376 (Deutschland 173). Zuschauer waren nicht zugelassen, und trotzdem säumten Tausende Fans die Hänge – ohne Abstand, ohne Masken. Und so könnten die Kroaten am Ende vielleicht ein noch entscheidenderes Quäntchen Glück brauchen als Sieger Ogier. ■

RALLYE KROATIEN (23.–25.4.2021)

Dritter von zwölf Läufen, 20 Wertungsprüfungen über 300,32 Kilometer

1.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	2:51.22,9 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+0,6 s
3.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 WRC	+8,1 s
4.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 WRC	+1.25,1 min
5.	Fourmaux/Jamoul (F/F)	Ford Fiesta WRC	+3.09,7 min
6.	Katsuta/Barritt (J/GB)	Toyota Yaris WRC	+3.31,8 min
7.	Greensmith/Patterson (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+3.58,8 min
8.	Breen/Nagle (IRL/GB)	Hyundai i20 WRC	+4.28,2 min
9.	Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3 Rally2	+10.00,8 min
10.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta Rally2	+10.29,3 min

Bestzeiten: Ogier 8, Neuville 6, Evans 4, Katsuta 2, Tänak 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	61 Punkte
2.	Thierry Neuville	53
3.	Elfyn Evans	51
4.	Ott Tänak	40
5.	Kalle Rovanperä	39
6.	Craig Breen	24
7.	Takamoto Katsuta	24
8.	Adrien Fourmaux	12
9.	Gus Greensmith	12
10.	Dani Sordo	11


51. WM-Sieg für Ogier und Ingrassia

ROESELER

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	138 Punkte
2.	Hyundai	111
3.	M-Sport-Ford	42
4.	Hyundai 2	28

Meister-Leistung

Die Konkurrenz sieht rot: Auch zwischenzeitliche Bremsprobleme können Östberg nicht am Siegen hindern

ROESELER

Unbekannte Asphaltpisten, mitunter so glatt wie Eisbahnen, scheinen WRC2-Weltmeister Mads Östberg ebenso wenig zu schrecken wie bärenstarke Konkurrenz. Seine Titelverteidigung geht der Norweger in Kroatien mit einer Erfolgsfahrt an.

Von: **Reiner Kuhn**

Taktieren war gestern. Um in der mit 30 Teams besetzten zweiten Liga ganz vorne mitzufahren, gibt es nur eine Devise: Volle Attacke. Mehr noch als für die 14 WRC3-Privatiers gilt dies für die sieben werksunterstützten WRC2-Piloten. Bestes Beispiel: Andreas Mikkelsen. In der zweiten Prüfung reißt der Norweger seinem Skoda Fabia beim Kurvenräubern einen hinteren Querlenker ab und verliert durch die obligatorische Not-OP 40 Minuten. Trotz dreier Bestmarken, darunter eine Fabelzeit auf der abschließenden Powerstage, ist die Konkurrenz dem Auftakt-Sieger enteilt.

Dem eher für flotte Schotterritte bekannten WRC2-Teamkollegen Marco Bulacia aus Bolivien gelingt es ebenso wie dem finnischen WRC3-Markengefährten Emil Lindholm, die schnellen Asphalt-Cowboys vom Schlage eines Nicolas Ciamin (Citroën) oder Ex-Europameister Chris Ingram (Skoda) auf Distanz zu halten und gemeinsam mit Kajetan Kajetanowicz (Skoda) den Kampf um die Podiumsplätze mit Respektabstand zu verfolgen.

Ganz vorne duellieren sich Nicolay Gryazin im VW Polo und Mads Östberg im Citroën C3. Der Russe ist nach dem dritten WRC2-Rang am Polarkreis hinter den Ex-WRC-Piloten Lappi und Mikkelsen sowie zwei Asphalt-Proberitten mit breiter Brust angereist. Östberg geht seine WRC2-Titelverteidigung ähnlich konsequent vorbereitet an. Beide schenken sich nichts. Nach sieben Prüfungen am Freitag trennen die beiden nur sieben Sekunden. Dem von M-Sport aus dem WRC komplimentierten Teemu Suninen fehlen als Drittem da schon 50 Sekunden auf das Top-Duo.

Just als sich Gryazin am Samstagvormittag wieder an Östberg vorbeischob, musste der Russe 20 Kilometer ohne Servolenkung auskommen, verlor eineinhalb Minuten und rutschte hinter Suninen zurück. Dahinter sortieren sich die Verfolger: WRC3-Monte-Sieger Yohan Rossel (Citroën) rodelt von der Piste, verliert drei Minuten und den Anschluss. Junior-Weltmeister Tom Kristensson wirft seinen Ford ebenso ins Gelände (WP 9) wie zuvor seine Markengefährten Hermann Neubauer aus Österreich und Hiroki Arai aus Japan.

Am Sonntag wagt Gryazin einen finalen Angriff und nimmt in der Früh Suninen 13,4, Leader Östberg gar 17,4 Sekunden ab.

Doch die Routiniers bleiben unbeeindruckt und zehren von ihrem in zweieinhalb Tagen herausgearbeiteten Vorsprung. Auf der vorletzten Prüfung setzt der furchtlose Russe alles auf eine Karte, übertreibt und parkt seinen Polo mitten auf der Strecke auf dem Dach. Dadurch rückt der schnellste WRC3-Pilot Kajetanowicz noch auf den dritten Klassenrang nach vorne. Dahinter folgen WRC2-Junior Bulacia und die WRC3-Akteure Lindholm, Rossel, Ciamin und Ingram. Der Rückstand auf den überlegenen Sieger Östberg liegt zwischen drei bis sechs Minuten. Die erste Duftmarke hat der amtierende Champion damit gesetzt. ■

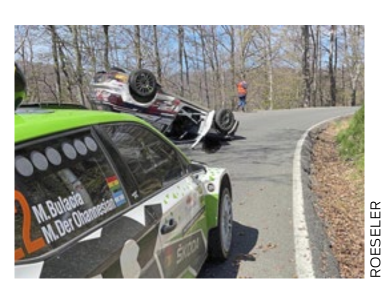


Gute Aussichten für Titelverteidiger und Kroatien-Sieger Mads Östberg: Im Gegensatz zu seinen WRC2-Widersachern Mikkelsen und Suninen feierte der Routinier in Portugal schon einen Gesamtsieg.



ROESELER

Neue Heimat: Suninen wird Zweiter



ROESELER

Dachschaden: Gryazins VW Polo

WRC2 KROATIEN

1.	Östberg/Eriksen (N/N) Citroën C3 Rally2	in 3:01.23,7 h
2.	Suninen/Markkula (FIN/FIN) Ford Fiesta Rally2	+ 28,5 sec
3.	Kajetanowicz/Szczep. (PL/PL)* Skoda Fabia Rally2	+ 2.00,1 min
4.	Bulacia/Ohannesian (BOL/RA) Skoda Fabia Rally2	+ 2.02,7 min
5.	Lindholm/Korhonen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+ 3.14,7 min

* WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 3

1. Andreas Mikkelsen (N)	68 Punkte
2. Marco Bulacia (BOL)	33 Punkte
3. Esapekka Lappi (FIN)	29 Punkte

Österreichisches WRC3-Quartett

Cooler Keferböck

Anders als die Ex-Landesmeister Niki Mayr-Melnhof und Hermann Neubauer sahen mit Johannes Keferböck und Kevin Raith zwei der vier WRC3-Gastfahrer aus Österreich das Ziel.

Vier der sechs zum WM-Lauf nach Kroatien gereisten Österreicher nannten für die WRC3, in der 14 der insgesamt 30 Rally2-Turboallradler antraten.

Herausragend die Leistung von Niki Mayr-Melnhof, der in der dritten Prüfung die WRC3-Bestzeit vor Monte-Sieger Yohan Rossel und Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz markierte und bis zum Ausfall aufgrund eines Motorschadens auf dem Weg zur neunten Prüfung immer auf einem Podiumsrang lag. Davon konnte Hermann Neubauer nur träumen. Als der Salzburger seinen Dienstwagen in WP6 allzu früh in ein Bachbett feuerte, lag er schon eineinhalb Minuten hinter seinem Markenkollegen.

Deutlich zurückhaltender gingen Kevin Raith (ebenfalls Ford) und Johannes Keferböck (Skoda) zu Werke. Letzterer zog cool seine Kreise und durfte sich im Ziel als bester Österreicher über den 21. Gesamtrang (7. WRC3) freuen. Raith landete als 9. in der WRC3 sechs Plätze dahinter. ■ RK



ROESELER

Bester Österreicher: WRC3-Gastfahrer Keferböck im Skoda Fabia Rally2

AUS DEM SERVICEPARK

KEINE SIMULATION
Im Vorjahr endete der erste Junior-WM-Start von Jon Armstrong in Schweden noch mit einem Unfall. Das wollte der E-Sports-WRC-Champion von 2018 nicht so stehen lassen, investierte sein beim Spielehersteller Codemaster verdientes Geld und bestreitet nun alle fünf Junior-WM-Läufe – mit erstem Erfolg: Den Auftakt gewann der Brite mit 33 Sekunden Vorsprung vor dem routinierten Martin Sesks.

BEKANNTER DAUERGAST
Aller guten Dinge sind drei. Nach der Rallye Monte Carlo und der Arctic-Rallye in Finnland war FIA-Präsident Jean Todt auch bei der von ihm unterstützten Rallye Kroatien vor Ort.

POLITISCHE BÜHNE
Beim zeremoniellen Start war die Politiker-Dichte besonders groß. Neben anderen weilten am Donnerstagabend der Abgesandte des Präsidenten, Zeljko Jovanovic, die Ministerin für Sport- und Tourismus, Nikolina Brnjac, ihr Kollege für Infrastruktur und Bau, Darko Horvat, und Zagrebs Bürgermeisterin Jelena Pavicic Vukicevic vor Ort. Ihr populistischer Vorgänger Milan Bandic, der als treibende Kraft hinter der Rallye Kroatien galt, verstarb am 28. Februar überraschend an einem Herzinfarkt.

GEFRAGTE ANSAGEN
Neben den WRC3-Auftritten in Monte Carlo und Kroatien an der Seite von Johannes Keferböck ist Ilka Minor in dieser Saison nicht nur mit dem österreichischen Nachwuchsfahrer Lukas Dunner unterwegs, ab der Rallye Jordanien navigiert die 46-Jährige in der FIA-Meisterschaft des Mittleren Ostens auch noch Hamed Al-Wahaibi.

SCHNELLE ERFOLGSPRÄMIE
Seit Kroatien ist Patrick Magaud, langjähriger Schotterspion von Rekordweltmeister Sébastien Loeb, für Adrien Fourmaux im Einsatz – und voll des Lobes: „Erstaunlich, wie gut Adrien bei seinem WRC-Debüt mit solch schwierigen Streckenbedingungen klarkam.“ Das scheinen auch M-Sport und Sponsor Red Bull so zu sehen und lassen den 25-Jährigen in Portugal erneut im WRC los. ■ RK

Künftige Rally1-Hybridtechnologie

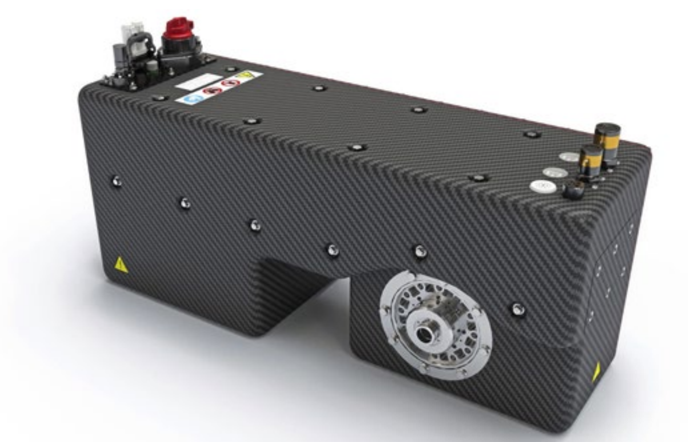
„Jedes neue Projekt stößt auf Herausforderungen“

Für mehr Aufregung als ein defektes Zulieferteil der Batteriekühlung sorgten bei Exklusivlieferant Compact Dynamics die Reaktionen der Hersteller. Die FIA schaltete sich ein und pocht auf die Kommunikationshoheit. Zu wichtig ist der Technologiewechsel.

Von: **Reiner Kuhn**

Ford, Toyota und Hyundai bleiben acht Monate, bevor sie zur Saison 2022 mit neuen Rally1-Hybridboliden am Start stehen. Im März lieferte Compact Dynamics den Herstellern die ersten Hybrid-Module, im April folgte jeweils eine zweite Hybrid-Einheit. Bisher laufen die Module allesamt auf Prüfständen, denn allein M-Sport hat bislang sein künftiges Rohrrahmenchassis fertig.

Als der Exklusivlieferant die Hersteller nun informierte, dass er bei Testläufen Probleme mit dem Kühlsystem der Batterie ausmachte, sah er sich in der Bredouille. Noch bevor die Hybridblöcke zur Überprüfung und zum Austausch eines als Ursache ausgemachten Anschlussstücks zurückgesandt wurden, machte ein Insider seinem Unmut über eine weitere Verzögerung bei der Fahrzeugentwicklung Luft. Für den lange um die Zusagen der Hersteller kämpfenden Weltverband unerwünschtes Sperrfeuer.



COMPACT DYNAMICS

Stein des Anstoßes: Die von Compact Dynamics gelieferte Hybrid-Einheit

„Das Rally1-Hybridprojekt ist ein wichtiger Meilenstein“, stellt FIA-Rallyedirektor Yves Matton am Rande der Rallye Kroatien klar. „Die FIA und die Hersteller haben erhebliche Investitionen getätigt. Der Dreijahresvertrag beinhaltet einen gemeinsamen Beitrag zu den Entwicklungskosten.“ Soll heißen: Der Imageschaden für die Topliga wiegt schwerer als die kurze Verzögerung bei der Entwicklung. Die Prüfung der Hybrid-Einheiten bei Compact Dynamics würde nur wenige Tage dauern. Matton betont, dass eine Verschiebung der Hybrid-Einführung nicht zur Debatte steht. Noch im April sollen die Hersteller mit den Einheiten testen können. Wieder vorn: M-Sport. Nach dem Rollout planen die Briten mit ihrem künftigen Rally1-Boliden Anfang Mai in Spanien die ersten Testfahrten in freier Wildbahn. ■



DTM

Gerhard Berger führt die DTM durch unruhige Gewässer. 2021 startet die Serie mit GT3-Fahrzeugen. Im MSa-Interview schaut er auf den Status quo – aber auch in die Zukunft.

Von: **Michael Schmidt**

Gab es jemals Zweifel, ob die DTM überleben kann?
Hätte man Zweifel, könnte man dieses Projekt nicht stemmen. Ich habe immer daran geglaubt.

Die Serie schien aber schon, auch durch Corona, auf der Kippe zu stehen, oder?
In gewissen Momenten habe ich das Talent, naiv zu sein (lacht). Corona hat es nicht einfacher gemacht, aber das hatte ich einkalkuliert. Nicht gerechnet habe ich damit, dass uns Corona auch in der zweiten Hälfte des Jahres beschäftigen wird. Das heißt, dass wir die Saison in Monza ohne Fans an der Strecke beginnen müssen. Wir müssen abwarten, wo wir wieder mit Zuschauern rechnen können.

Sie mussten nach dem Ende der letzten Saison viele Trümmer aufräumen. Welcher war der größte?
Rückblickend kann ich gar nicht sagen, was die größte Herausforderung war. Zuerst mussten wir das Produkt wieder auf die Straße bringen. Viele haben gesagt, die DTM wird es nicht mehr geben. Außerdem haben wir uns aus Kostengründen verkleinert und den Standort von Stuttgart nach München verlegt. Trotz der unsicheren Zeiten ist die Kerntruppe zusammengeblieben.

Wie stark ist Ihnen bei der Wiederbelebung der DTM der Wind ins Gesicht geblasen?
Es gab sicherlich Leute, die es gerne gesehen hätten, wenn es die DTM nicht mehr gibt. Die ihre Chance gesehen haben, dieses Geschäft für sich mitzunehmen. Zum Teil wurden unsere Sponsoren und Teams angerufen und ihnen wurde erzählt: Ihr müsst euch gar nicht anmelden, die DTM wird es nicht mehr geben. Wir haben uns aber nie aus der Ruhe bringen lassen.

Wie ist der aktuelle Stand?
Wir haben zehn Teams und 19 Fahrer. Ich schätze, wir werden

DTM

In der Formel 1 Gegner, in der DTM mit vereinten Kräften: Ferrari und Red Bull setzen zwei Autos ein, u. a. für Alex Albon

„GT3 wird uns guten Motorsport garantieren“

inklusive der nicht permanenten Teams bei manchen Rennen auf bis zu 20 Autos kommen. Bei uns fahren die weltbesten Tourenwagen-Piloten aus elf verschiedenen Nationen. Die DTM ist wahrscheinlich so international wie nie zuvor.

Wie stark hat der schleichende Ausstieg der Hersteller den Eindruck verstärkt, dass die DTM Geschichte ist?
So denke ich nicht. Für mich stand immer im Vordergrund: Wo liegen unsere Chancen? Diese sind die lange Historie und unsere große Fangemeinde. Und auch, mit dem Umstieg auf die GT3 die Markenvielfalt hinzukriegen, die sich unsere Fans schon so lange gewünscht haben. Natürlich habe ich gute Zugänge in die Motorsport-Welt, die dabei geholfen haben. Vielleicht hat es sogar geholfen, dass viele Leute nicht mehr an uns geglaubt haben. So konnten wir in Ruhe Aufbauarbeit leisten.

Wer hat Sie unterstützt?
Es gab Leute, die aktiv geholfen haben, und solche, die an mich geglaubt haben. Es gab aber auch Leute, die das angeblich „sinkende Schiff“ verlassen haben. In dieser Phase des Aufbaus kam es zu Geschichten, über die wir heute lachen können. Teams wie Abt oder Rosberg haben mir aber vertraut, und mein Netzwerk hat funktioniert. Ich freue mich sehr, dass wir die Formel-1-Gegner Red Bull und Ferrari für eine Zusammenarbeit in der DTM gewinnen konnten. Aktuell sind Mercedes, BMW, Audi, Ferrari und McLaren als Marken gesetzt, vielleicht kommt ja noch die eine oder andere dazu. Wir sind jetzt im Kurvenausgang, aber noch nicht vollständig draußen. Es gibt schon noch Hürden.

Welche?
Wegen der Beschränkungen fallen Zuschauer als eine Einkommens-Säule weg. Wir suchen auch noch nach zusätzlichen Sponsoren und Partnern für die Zukunft. Die DTM finanziert sich über Zuschauereinnahmen, Sponsoren, Vermarktungsrechte und das Fernsehen.

Die DTM fährt nun mit GT-Autos statt Tourenwagen. Haben Sie je daran gedacht, die Serie umzubenennen?
Die Serie war immer eine Mischung aus Tourenwagen und GT-Autos, siehe zum Beispiel Aston Martin im vorletzten Jahr. Die DTM ist eine starke Marke. Es bestand kein Grund, an der Stelle etwas zu verändern.

> „Als Plattform ist unsere Vision, langfristig CO_2-neutral zu werden – nicht nur mit Blick auf die Rennautos, sondern in allen Bereichen.“
>
> Gerhard Berger

Wo sonst schon so viel verändert wurde?
Im Grunde wurde nur das Technische Reglement geändert. Die GT3-Autos sind optisch ziemlich nah an der Class 1. Durch die Markenvielfalt und die unterschiedlichen Konzepte gibt es für den Fan vielleicht sogar mehr emotionale Bezugspunkte. Regeländerungen sind nichts Ungewöhnliches. Erst vor zwei Jahren ist die DTM auf Turbomotoren umgestiegen. Die Welle, dass bei uns jetzt alles neu ist, wirkt auf mich ein bisschen künstlich.

Wie unterscheidet sich die BoP der DTM von der anderer GT-Serien?
Unsere BoP fokussiert sich auf Daten und Simulationen. Andere Serien schauen eher auf die Performance auf der Strecke und legen die BoP für die ganze Saison an. Wir hingegen passen die BoP von Rennen zu Rennen an und berücksichtigen auch die unterschiedlichen Bedingungen auf den diversen Rennstrecken.

Was passiert, wenn sich die DTM verrechnet und ein Teilnehmer plötzlich einen Riesenvorteil hat?
Dann wären wir in der Lage, unmittelbar zu reagieren, da wir die Fahrzeugdaten ständig analysieren. Anhand dieser Daten gibt es Rechenmodelle, mit denen wir alles simulieren können. Theoretisch könnten wir nach jedem Training reagieren.

Ist die DTM jetzt mehr Team- als Herstellersport?
Es ist die Mischung. Grundsätzlich brauchen wir die Hersteller. Einer muss das Auto ja entwickeln. Die BoP-Einstufung erfolgt auch auf Basis der Herstellerdaten. Hersteller spielen nach wie vor eine zentrale Rolle mit ihrer Unterstützung der Teams, auch beim Thema Marketing und Kommunikation. Der Star im Motorsport ist der Fahrer. Danach kommen Team und Marke. Aber alle drei sind wichtig für den Erfolg einer Serie. So kann sich jeder Fan das heraussuchen, was für ihn wichtig ist.

Wieso ist die DTM trotz Vertrag mit Hankook auf Michelin-Reifen umgeschwenkt?
Wir haben uns mit Hankook verständigt, dass wir einen anderen Weg gehen. Und haben die Gelegenheit erhalten, mit Michelin zusammenzuarbeiten. Ich war immer schon ein Fan von Michelin. 2000 habe ich als BMW-Sportchef Michelin zu Williams geholt. Sie sind eine wahnsinnige Bereicherung für uns.

Wird es bei der GT3 bleiben?
GT3 ist eine Lösung, die uns guten Motorsport garantieren wird. Ich will aber eines Tages richtige Monster mit 1000 PS und 340 km/h auf die Strecke bringen. Die Antriebsform wird dann eher auf der elektrischen Seite liegen. Das Projekt DTM Electric läuft parallel zur GT3. Unser Ziel muss sein, den Sportler an seine Grenzen zu bringen, den Fans spektakulären Motorsport zu bieten und über den Antrieb auch das Thema Nachhaltigkeit darzustellen. Es ist sehr wichtig, dass wir die Fans auf diesem Weg mitnehmen.

Wie wichtig ist das Thema Nachhaltigkeit für den Motorsport der Zukunft?
Früher waren Nachhaltigkeit und Motorsport Gegensätze. Heute ist der Sport zur Nachhaltigkeit verpflichtet. Er befindet sich im Umbruch, muss aber den Nachhaltigkeitsanspruch noch besser darstellen. Als Plattform ist unsere Vision, langfristig CO_2-neutral zu werden – nicht nur mit Blick auf die Rennautos, sondern in allen Bereichen. Von der Logistik über Catering bis hin zu den Besuchern.

Steht die DTM in Konkurrenz zum ADAC GT Masters?
Auch wenn der ADAC behauptet hat, dass die DTM dem deutschen Motorsport schaden würde, glaube ich eher, dass hinter den Bedenken in erster Linie kommerzielle Interessen standen. Ich denke aber, dass wir kein einziges Team abgeworben haben. Somit dürfte niemandem ein Schaden entstanden sein. Das zeigt auch: Beide Serien sind gut, hatten in der Vergangenheit ihren Platz und das wird auch in Zukunft so sein. Der ADAC verfolgt einen Breitensport-Ansatz. Wir konzentrieren uns auf hochkarätigen Profi-Rennsport mit einem Fahrer pro Auto.

Ist die neue DTM billiger?
Sie kostet ein bisschen weniger als die Hälfte im Vergleich zu früher. Wir reden da pro Auto über 1,1 bis 1,2 Millionen Euro. Also weniger als die Formel 2. Wir bieten attraktiven Motorsport zu einem überschaubaren Preis mit gleichbleibend großer Medienwirkung. ■



Gerhard Berger

Geburtstag: 27.08.1959
Geburtsort: Wörgl (A)
Herkunftsland: Österreich

Erleichterung nach einem intensiven Rennen: Keselowski feiert mit einem Burn-out den Sieg

MOTORSPORT IMAGES

Das Sixpack ist voll

Kein anderer aktiver Fahrer hat mehr Siege in Talladega als Brad Keselowski. Am vergangenen Sonntag holte der Ford-Pilot bereits seinen sechsten Erfolg auf dem Superspeedway.

Von: **Michael Bräutigam**

Die größte Aufmerksamkeit erregte aber Penske-Teamkollege Joey Logano, der nach einem Highspeed-Dreher kurz vor Ende der ersten Stage die Bodenhaftung verlor und hollywoodreif durch die Luft schleuderte. Angesichts speziell der Onboard-Aufnahmen aus der Sicht von Bubba Wallace soll noch mal einer sagen, Actionfilme seien unrealistisch …

Logano, dessen Mustang sogar noch vom Wallace-Toyota getroffen wurde, blieb bei der Szene unverletzt, war aber trotzdem sichtlich geschockt. „Das kommt bei dieser Art von Racing heraus. Ich bin aber froh, dass ich so ein sicheres Auto fahre, dass ich überlebe, darüber reden und wieder fahren kann", so der Cup-Champion des Jahres 2018.

Matt DiBenedetto (Ford) holte derweil seinen überhaupt ersten Stage-Erfolg. Im zweiten Segment zeigte sich das typische Talladega-Racing – wer ohne Windschatten fährt, hat verloren. So kamen dann die Fahrer der einzelnen Hersteller auch immer möglichst geschlossen zu den Boxenstopps unter Grün, damit man sich gegenseitig wieder schnell auf Tempo bringt.

Verlierer der zweiten Stage war der bisher superkonstante Tabellenführer Denny Hamlin. Er fuhr mit seinem Toyota zu schnell durch die Boxengasse und machte den gleichen Fehler beim Absolvieren der fälligen Durchfahrtsstrafe gleich noch mal. Beim Versuch, vor Stage-Ende wieder in die Führungsrunde zu kommen, rappelte es erneut ordentlich. Neben Hamlin wurden auch die drei verbliebenen Hendrick-Chevys – nachdem Kyle Larson ganz früh mit Motorschaden ausgefallen war – in eine Multi-Kollision verwickelt. Einzig William Byron hatte danach noch ein Auto, mit dem er den Spitzen-Speed mitgehen konnte.

Penske-Trio in den Playoffs

Hamlin, der die meisten Führungsrunden sammelte (43), sah letztlich mit zwei Runden Rückstand auf Platz 32 das karierte Tuch. „Sein" Fahrer im Team 23XI Racing, Wallace, gewann unbeeindruckt vom vorherigen Schreckmoment des Logano-Crashes die zweite Stage, auch für ihn war das eine Premiere.

Das dritte und letzte Segment sollte noch mal mächtig Spannung bereithalten, auch das ganz typisch für einen Superspeedway. Keselowski fuhr dabei eher ein unauffälliges Rennen, war aber pünktlich zum Overtime-Finish nach einer späten Gelbphase zur Stelle. Dabei hatte er auch das nötige Quäntchen Glück: DiBenedetto war als Führender in die letzte Runde gegangen, bekam auf der oberen Linie aber nicht mehr den nötigen Push, um sich zu behaupten. Keselowski dagegen hatte mit Daytona-500-Sieger Michael McDowell den perfekten Pusher.

Bitter für DiBenedetto: Er war lange nicht mehr so knapp dran an seinem ersten Cup-Sieg – und am 100. für die Wood Brothers. Keselowskis Sieg bedeutet, dass nun alle drei Penske-Fahrer siegreich waren und ihr Playoff-Ticket gelöst haben. Keselowski ist bereits der neunte verschiedene Sieger im zehnten Rennen. ■

NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama (USA)
10. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	William Byron (USA)	Chevrolet
3.	Michael McDowell (USA)	Ford
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
6.	Kaz Grala (USA)	Chevrolet
7.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
8.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Cole Custer (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 10 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	446 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	359
3.	Logano (Ford)	353
4.	Byron (Chevrolet)	351
5.	Blaney (Ford)	346
6.	Keselowski (Ford)	318
7.	Harvick (Ford)	308
8.	Elliott (Chevrolet)	306
9.	Larson (Chevrolet)	300
10.	Bell (Toyota)	280


NASCAR

Keselowski: Sechster Dega-Erfolg



Großaufgebot: Neuling Wimmer stellt vier Autos

ADAC

ADAC TCR Germany

16 Autos am Start

Luca Engstler hat sich die Bestzeit beim Test der ADAC TCR Germany in Oschersleben gesichert. Er geht als Favorit in die neue Saison mit größerem Feld.

Von: **Michael Bräutigam**

Es ist kein Geheimnis, dass Luca Engstler in diesem Jahr der nahezu unangefochtene Titelfavorit ist. Der längst zum Hyundai-Werksfahrer beförderte Allgäuer trifft in diesem Jahr zwar auf ein größeres, jedoch nicht so hochdekoriertes Feld wie in den vergangenen Jahren. Die Top 3 der Saison 2020 – Antti Buri, Harald Proczyk und Dominik Fugel – sind nicht am Start, die größte Konkurrenz droht also wohl aus dem eigenen Lager. Nico Gruber hat 2020 schon einen Laufsieg gefeiert, Martin Andersen ist amtierender Vizemeister der TCR Dänemark – kennt aber die Strecken bisher nur aus dem Simulator.

Von den Neulingen überzeugte Jonas Karklys am meisten. Als Zweiter des Tests ist der Litauer im teameigenen NordPass-i30 wohl der Geheimtipp für die Saison. Seine Zeit lag sieben Zehntel (!) unter der Pole-Zeit des Saisonfinales 2020. Engstler unterbot den Bestwert vom Finale gar um eine volle Sekunde. Zurückzuführen war das auf die „offene" Schikane und sehr kalte Luft speziell am ersten Testtag.

Zehn Teams am Start

Insgesamt stehen 16 permanente Starter auf der Nennliste für die neue Saison. Bedenkt man, dass zum Ende der vergangenen Saison noch elf Autos – davon zwei Gaststarter – dabei waren, ein großer Fortschritt. Einzig Corona verhindert noch bessere Zahlen.

Neben Engstler Motorsport stellt auch das Team Wimmer Werk Motorsport ein Aufgebot von vier Fahrzeugen: drei Cupras für Christian Voithofer, Eric Scalvini und sowie Günter Benninger und einen Audi für Peter Gross. Die andere Hälfte des Feldes besteht aus lauter Ein-Fahrer-Teams: Neben Karklys sind das René Kircher (VW/Oettinger), Szymon Ladniak (VW/JP Motorsport), Robin Jahr (Hyundai/ROJA Motorsport), Patrick Sing (Hyundai/RaceSing), Philipp Regensperger (Opel/Lubner Motorsport), Marcel Fugel (Honda/ADAC Sachsen) und Albert Legutko im Honda des eigenen Familienteams.

Im Saisonverlauf werden die ein oder anderen Gaststarter erwartet, sodass mittelfristig wieder mit knapp 20 Autos gerechnet werden darf. Auftakt ist gemeinsam mit dem ADAC GT Masters am 15./16. Mai in der Motorsport Arena Oschersleben. ■

NACHRICHTEN

TCR EUROPE: MIT LOEB, VOLCANO UND CLAIRET

Die TCR Europe scheint 2021 erneut sehr stark besetzt zu sein. Das Ex-WTCR-Team Sébastien Loeb Racing setzt als Serien-Neuling insgesamt vier Hyundai Elantra N TCR ein, einen davon für Niels Langeveld. Mikel Azcona, Meister 2018, kehrt mit Volcano Motorsport in einem Cupra Vollzeit zurück. Das Team Clairet bleibt der Serie mit vier Peugeots treu. Bei Comtoyou Racing starten neben Tom Coronel der Ex-WTCC-Pilot Dusan Borkovic und erneut Nicolas Baert.

TCR: BURI NACH ITALIEN

Antti Buri, Meister der ADAC TCR Germany 2020, wechselt für dieses Jahr die Serie und das Team: Er geht mit Target Competition in einem Hyundai i30 N TCR auf Titeljagd in der italienischen TCR-Serie.

TCR: SCHWERER AUDI

Vergangene Woche veröffentlichte die WSC die Einstufung der neuen Modelle Audi RS 3 LMS und Hyundai Elantra N TCR. Demnach muss der neue Audi mit 40 kg Zusatzgewicht direkt als schwerstes Auto in seine TCR-Karriere starten.

NASCAR: KEINE DAME

In Talladega hätte Jennifer Jo Cobb ihr Cup-Debüt feiern sollen – hat sie aber nicht. Grund: Ihre Starterlaubnis, die sie schon einmal bekommen hatte, war ausgelaufen.



Mille Miglia 1931

Elefant im Alfa-Reich

Rudolf Caracciola gewinnt 1931 als „Ein-Mann-Team“ auf Mercedes die Mille Miglia. Der damals 30-Jährige ist der einzige Deutsche, der das italienische Straßenrennen je gewinnen konnte. Die Hoffnungen der Italiener ruhten auf dem neuen Alfa 8C 2300.

Von: **Dirk Johae**

Die Mille Miglia 1931 wurde durch eine Reifenschlacht entschieden. Die Premiere der favorisierten, neuen Alfa Romeo 8C 2300 scheitert an den Pirelli-Rennreifen, die bereits ab dem Start in Brescia Probleme bereiteten. Die Spezialgummis „Stella Bianca“ (weiße Sterne) aus Mailand verblassten auf dem 8C reihenweise, und die Premiere des rund 180 PS starken Rennsportwagens aus Portello geriet vor heimischem Publikum zum Desaster. Die neue Konstruktion des legendären Vittorio Jano stürzt die Tiffosi in wütende Trauer.

Auch die Vielzahl an Versorgungsdepots entlang der 1635 Kilometer langen Strecke konnte die Niederlage nicht abwenden. Zwar führten die Vorjahressieger Tazio Nuvolari und Gianbattista Guidotti in der Hauptstadt Rom mit über einer Minute Vorsprung, doch auf den noch vor ihnen liegenden 1000 Kilometern sollten sie weit zurückfallen.

Insgesamt 18 Reifenwechsel zählen die Chronisten für die Vorjahressieger. Ihre Teamkollegen Luigi Arcangeli und Pietro Bonini haben nach neun Wechseln auf den 600 Kilometern bis Rom von den heimischen Pneumatici die Nase voll. Für die noch anstehenden rund 1000 Kilometer setzen sie auf Dunlop-Straßenreifen. Auf die robusteren Reifen der Marke, die auch in der ersten Auslandsdependance des Herstellers in Hanau hergestellt werden, vertrauen auch Mercedes und Rudolf Caracciola.

Der Deutsche hätte die Saison beinahe in einem Alfa Romeo bestritten. Die Daimler-Benz AG reagiert auf die schwere Wirtschaftskrise und kündigt neben vielen anderen Mitarbeitern auch ihrem Werksfahrer Rudolf Caracciola. Im Vorjahr war er noch als Werksfahrer im Gespann mit Christian Werner Sechster bei der Mille Miglia und gewann die Berg-Europameisterschaft. 1931 erhält er nur noch Werksunterstützung: Einen der vier gebauten „SSK, Modell 1931“ bekommt er beispielsweise günstiger.

Dieser erst später als SSKL (Super Sport Kurz Leicht) bezeichnete Supersportwagen wurde durch zahlreiche Erleichterungsbohrungen an Rahmen und Anbauteilen um 125 auf 1352 Kilogramm abgespeckt. Für den mächtigen Siebenliter-Sechszylinder (M06 RS) entwickelte Mercedes-Techniker Albert Heeß einen verbesserten und jetzt permanent mitlaufenden Roots-Kompressor mit zehn Prozent höherer Drehzahl. Mit diesem „Elefanten-Kompressor“ leistete der Motor jetzt 300 PS. Doch die überlegene Leistung ist bei dem

ZAHL DES RENNENS

18

Reifen musste Vorjahressieger Tazio Nuvolari auf den 1635 Kilometern an seinem Alfa Romeo wechseln, im Schnitt also alle 90,8 Kilometer.



In der tief stehenden Abendsonne: Caracciola/Sebastian jagen über die Schotter-Piste des Raticosa-Passes

MERCEDES ARCHIV

brutalen Straßenrennen bestenfalls die halbe Miete: „1600 Kilometer auf staubigen Landstraßen, an Schluchten und Abgründen vorbei, durch scheußliche Korkenzieherkurven und Serpentinen“, erinnert sich Caracciola in seinen Memoiren.

Mercedes kann sich nur vier Depots zum Tanken und Reifenwechseln leisten, eine Mission ohne Sicherheitsnetz. Weiterer Unsicherheitsfaktor: „Wir hatten nicht viel Zeit zum Training“, so Caracciola. Die fehlende Detailkenntnis der Strecke wirkt sich besonders in der Dunkelheit aus.

Der Großteil der Strecke von Siena bis zum Südufer des Gardasees wird in der Dunkelheit im Renntempo zurückgelegt: „Wir tasteten uns am Strahlenbündel der Scheinwerfer durch die Nacht“ (Caracciola). Mit 160, 170 km/h geht es durch die schwarze Hölle aus Finsternis und Staubwänden. Caracciola fällt gegen die schnellsten Italiener zurück. In

RENNERGEBNIS

	Fahrer/Beifahrer	Auto	Fahrzeit	
1.	Rudolf Caracciola/Wilhelm Sebastian	Mercedes-Benz SSKL	16:10,10 h = 101,1 km/h	
2.	Giuseppe Campari/Attilio Marinoni	Alfa Romeo 6C 1750 GS (Testa fissa) Spider	16:21.17 h	+ 11.07 min
3.	Giuseppe Morandi/Archimede Rosa	O.M. 665 SS MM	16:28.35 h	+ 18.25 min
4.	Umberto Klinger/Tomaso Saccomani	Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider	17:07.57 h	+ 57.47 min
5.	Aurelio Gerardi/Aldo Gerardi	Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider	17:08.06 h	+ 57.56 min
6.	Luigi Scarfiotti/Piero Bucci	Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider	17:27.36 h	+ 1:17.26 h
7.	Mario Tadini/Eugenio Siena	Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider	17:39.50 h	+ 1:29.40 h
8.	Carlo Gazzabini/Angelo Guatta	Alfa Romeo 6C 1750 GT Berlinetta	17:47.08 h	+ 1:36.58 h
9.	Tazio Nuvolari/Gianbattista Guidotti	Alfa Romeo 8C 2300 Spider	17:48.25 h	+ 1:38.15 h

DAS RENNEN

5. Mille Miglia 11./12. April 1931, Brescia–Rom–Brescia

Wetter:	trocken, ab ca. 80 km vor dem Ziel Regen
Distanz:	1635 Kilometer
Nennungen:	über 150
Gestartet:	98
Gewertet:	57
Führungswechsel:	5



MERCEDES ARCHIV

Start zur 1635-Kilometer-Hatz in Brescia: Caracciola im Mercedes SSKL

IMAGO IMAGES

Schnellster Verfolger: Alfa-Fahrer Giuseppe Campari (r., hier in Montlhéry)



WIKIMEDIA.COM

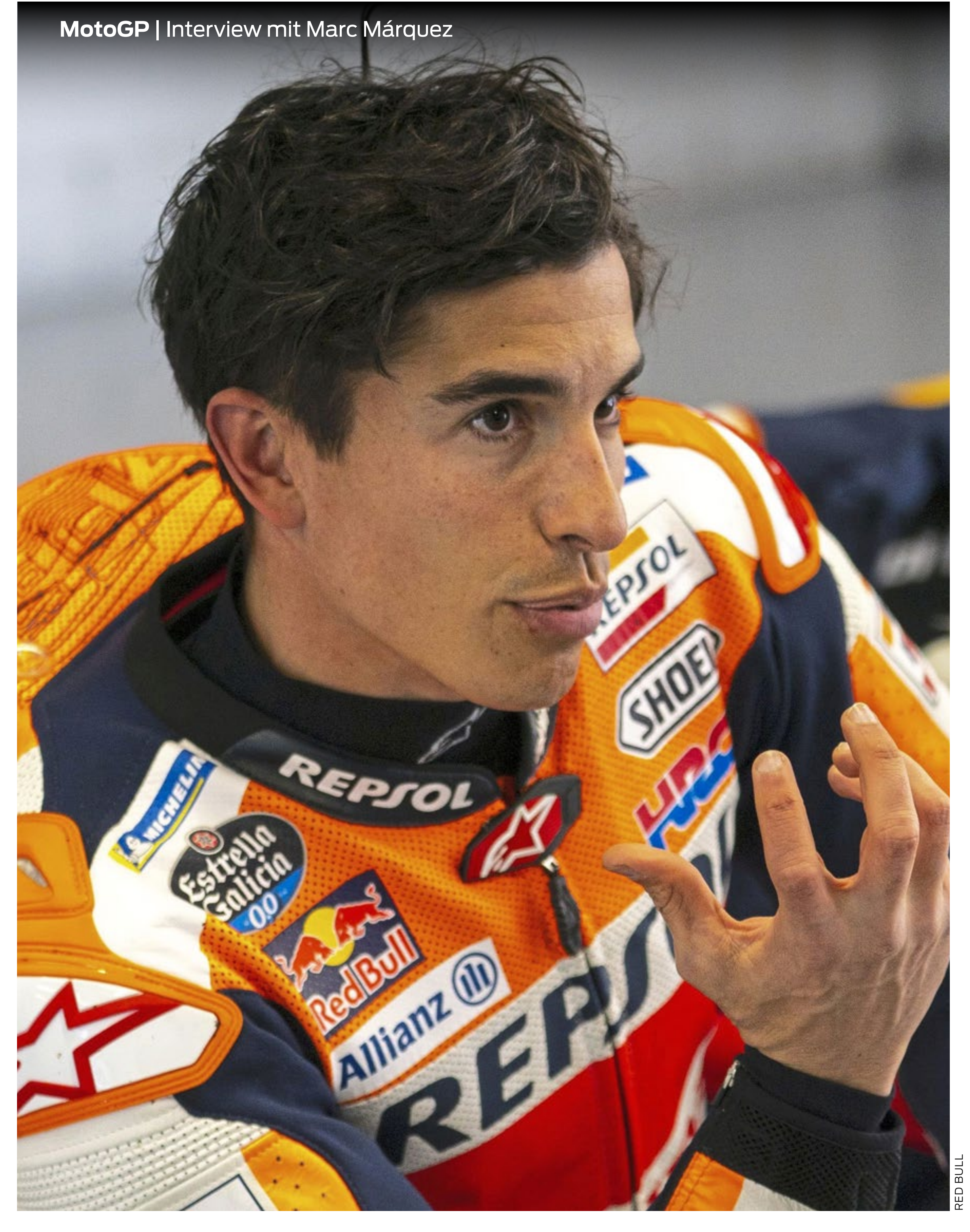
Depot-Stopp von Nuvolari in Val di Pesa: Reifenwechsel am Alfa 8C 2300

Spoleto ist der Mercedes-Fahrer nur noch Sechster.

Aber auf den folgenden Abschnitten über Macerata und entlang der Adriaküste Richtung Norden kämpft er sich wieder vor. In Bologna wird für ihn die drittschnellste Zeit gemessen, und in Padua hat er die Führung übernommen. Im Morgengrauen wird nach mehr als 14 Stunden Fahrt die Konzentration gefordert. Nuvolari trifft an einer Kreuzung nördlich von Venedig einen Kilometerstein, verletzt sich im Gesicht und ist sogar kurz bewusstlos. Sein Beifahrer Guidotti übernimmt das Steuer – bis Nuvolari das Bewusstsein wiedererlangt, seinen zu langsamen Beifahrer beschimpft und wieder selbst ins Lenkrad greift. Der Teamkollege Luigi Arcangeli im zweiten 8C, der in Bologna noch geführt hatte, scheidet nach einem Unfall aus.

Kurz vor dem Ziel erleben auch Caracciola und Sebastian noch eine Schrecksekunde. Mit rund 1600 Kilometern in den Knochen zwingt sie ein Reifenschaden zum Stopp am Streckenrand. Zum Charakter der Mille Miglia als schwerstem Rennen der Welt gehört, dass die Besatzungen nur an den Zwischenstopps und im Ziel Platzierungen und Abstände erfahren. Den Radwechsel erledigen die beiden Deutschen schnell. Um keine Sekunde zu verlieren, lassen sie ihr Werkzeug einfach am Straßenrand liegen. Der Zweitplatzierte Giuseppe Campari hat keine Chance, mit seinem Alfa 6C 1750 um mehr als elf Minuten aufzuschließen.

Caracciola und Sebastian gewinnen das italienische Straßenrennen gegen 98 überwiegend italienische Mitstreiter in neuer Rekordzeit: Um 8 Minuten und 49 Sekunden sind sie schneller als Nuvolari bei seinem Erfolg im Vorjahr. 1932 steuert Rudolf Caracciola nach seiner Trennung von Mercedes dann einen Alfa 8C 2300, scheidet aber mit einem Schaden am Chassis aus. ■



RED BULL

Nach über neun Monaten des Bangens hat der achtfache Weltmeister Marc Márquez beim Grand Prix von Portugal auf der schwierigen Strecke von Portimão ein beeindruckendes Comeback gegeben. Der 28-jährige Spanier erzählt, wie es aus seiner Sicht war.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war Ihr erstes Rennen nach so einer langen Pause?
Mein Start war wirklich gut. Es war mein erster Start mit der Startvorrichtung, und es hat funktioniert. Als ich die erste Runde beendet habe, habe ich aber eingesehen, dass ich den Rhythmus nicht habe. Ich fuhr einfach nicht bequem. Da hat mich zuerst Joan Mir und dann alle anderen überholt. Es war auch nicht einfach, nach so langer Abstinenz die Bremspunkte zu finden, wenn man hinter jemandem war, die Stellen zu finden, an denen man spielen kann. Wenn mich jemand in einer Kurve überholt hat, musste ich von der Linie, und es war für mich noch sehr schwierig, auf anderen Linien zu fahren. Nach sechs Runden habe ich erstmals auf meine Boxentafel geschaut und gedacht, dass noch zwölf oder 13 Runden übrig sind. Als ich dann gesehen habe, dass noch 18 Runden zu fahren sind, habe ich gesagt: Ok, jetzt wird es Zeit, erst einmal durchzuatmen, sonst kann ich das Rennen nicht beenden. So habe ich mich erst etwas abgekühlt, und von da an habe ich mein eigenes Rennen eigentlich erst angefangen.

Mittendrin statt nur dabei: Marc Márquez (#93) scheute sich nicht vor Zweikämpfen

REPSOL

Was war das Schwierigste während des Rennens?
Das Schwierigste waren die ersten Runden. Ich war nicht wirklich dort, wo ich sonst bin. Es war so, als wenn man in der Schule mit größeren Kindern Fußball spielt, die dich überholen, wo sie nur wollen. Ich hatte nicht die Pace, ich hatte nicht die Kontrolle über das Motorrad, und jeder hat angefangen, mich zu überholen. Ich habe mich dann beruhigt, bin auf diese Art Kämpfe nicht eingegangen und habe so meinen Platz gefunden. Als ich den gefunden hatte, habe ich mein eigenes Rennen begonnen. Ich habe angefangen, den Rhythmus Schritt für

„Das Wichtigste war, das Rennen zu beenden“

Schritt zu erhöhen. Und so war ich in der Lage, meine persönliche schnellste Runde am Schluss des Rennens zu fahren. Als ich mich besser fühlte, habe ich versucht, Aleix Espargaró einzufangen. Da hat mein Körper aber plötzlich gesagt: Vom Start bis hierhin, und nicht weiter. Deshalb habe ich die letzten fünf, sechs Runden nur noch auf dem Motorrad gesessen und versucht, das Rennen irgendwie zu beenden. Das Wichtigste war für mich, das Rennen zu beenden. Ich habe es dann nur 13 Sekunden hinter Quartararo beendet, und das ist einfach unglaublich.

In der Box sind Sie von Ihren Emotionen dann überwältigt worden …

Emotionen sind der richtige Ausdruck. Ich behalte meine Gefühle lieber für mich, aber als ich bei all meinen Mechanikern in der Box ankam, ist es einfach explodiert, und ich konnte meine Emotionen nicht kontrollieren. Es war eine sehr lange Zeit, in der ich davon geträumt habe, wieder ein MotoGP-Rennen zu beenden. Das war der größte Schritt meiner Genesung. Sich wieder wie ein MotoGP-Fahrer zu fühlen, war mein Traum, und das habe ich nun gespürt. Als ich in der Box ankam, war ich natürlich müde, ich war erschöpft, aber es waren die Explosionen der Emotionen, die ich nicht kontrollieren konnte. Es war aber ein sehr schönes Gefühl.

Wie lange glauben Sie, wird es dauern, bis Sie wieder Ihr volles Potenzial erreichen können?

Ganz ehrlich: Ich weiß es nicht. Es kommt auch auf die Strecke an, wie physisch anspruchsvoll sie ist. In Portimão war ich in den letzten sieben Runden nicht einmal in der Lage, den Asphalt mit dem Ellbogen zu berühren. Ich bin mit einem ziemlich merkwürdigen Stil gefahren, ich war nicht in der Lage, das zu machen, was ich sonst mache. Noch ein wichtiger Punkt ist, was wir vor dem Rennen mit den Ärzten besprochen haben. Um so schnell wie möglich wieder konkurrenzfähig zu sein, muss ich zu Hause zwischen den Rennen weniger trainieren. Das bedeutet, dass ich dazwischen kein Motorrad fahren werde, nur noch drei, vier Tage im Gym trainieren, und auch das mit kleineren Gewichten. Der Knochen ist in Ordnung, aber die Belastung, die wir ihm zumuten können, muss progressiv aufgebaut werden, und das kann nicht jeden Tag sein. Deshalb wird es sicherlich länger dauern, bis ich meine physische Form erreiche. Aber diesen Rat muss ich befolgen. Sie haben mir die Möglichkeit gegeben, wieder ein MotoGP-Motorrad zu fahren, aber das kann ich nur von Rennen zu Rennen fahren. Beim nächsten Check werden wir sehen, wie der Knochen ist, und ob ich ein wenig mehr machen kann. Aber dieser Check wird erst nach Jerez sein.

> „Den größten Unterschied macht meine Position auf dem Motorrad aus. In Linkskurven habe ich ein gutes Gefühl, rechts kann ich nicht genug pushen.“
>
> Marc Márquez

Wie hat sich Ihr Zustand während des Wochenendes entwickelt?

Die Ärzte und mein Physio haben mich von vornherein darauf vorbereitet, dass ich mich jeden Tag schlechter fühlen werde. Der Knochen ist zwar gut, ich hatte darin keine Schmerzen. Aber in den Muskeln, in den Fingern, im Unterarm und im Ellbogen wurde es immer schmerzhafter. Ich hatte in jeder Session mein Bestes gegeben, aber meine Kraft ließ ständig nach.

Wie war es mit Ihrem Vertrauen ins Motorrad?

Das hat sich während des Wochenendes ständig verbessert. Wir hatten mit der Basis von Stefan Bradl angefangen, und in den ersten drei Trainings bin ich mit diesem Motorrad gefahren. Nach FP3 haben wir dann angefangen, Dinge auszuprobieren. Wir haben begonnen, Dinge an dem Motorrad zu verändern und meinem Fahrstil anzupassen. Keine großen Dinge, nichts Extremes, wir haben es einfach dem Fahrstil, den ich jetzt fahren muss, angepasst. Das hat gleich einen Schritt in FP4 gebracht, was das Gefühl für das Motorrad anging. In die Richtung haben wir dann noch weitergearbeitet.

Wie war Ihr Gefühl für den neuen Vorderreifen?

Einen größeren Unterschied hat meine Position auf dem Motorrad ausgemacht. In den Linkskurven habe ich begonnen, das Vorderradgefühl zu bekommen, das ich mag, und mit dem ich herumspielen kann. Auf der rechten Seite habe ich noch zu sehr mit der Bremse gepusht. Man kann über die Bremse mit dem Vorderreifen spielen, aber meine Körperhaltung ist noch nicht die Richtige. Deshalb kann ich die Front nicht richtig belasten und mit dem Arm nicht pushen. Deshalb habe ich in Rechtskurven auch viel verloren. Zum Beispiel in den letzten beiden langen Kurven. Das Team wusste, dass sie das Motorrad darauf anpassen mussten. Wenn ich wieder in der Lage sein werde zu pushen, werden wir es wieder anders abstimmen.

Liegt das nur an den Muskeln? Oder können Sie den Arm noch nicht genug anwinkeln?

Nein, es liegt nur an den noch fehlenden Muskeln und der fehlenden Kraft. Ich arbeite auch im Gym mit unterschiedlichen Gewichten links und rechts. Ich bin rechts noch nicht so weit, und das macht sich auch auf dem Motorrad bemerkbar. In Portimão gibt es mehr Rechtskurven, auch in Jerez wird es so sein. Aber ich muss einfach mehr Runden fahren, mit der Zeit wird es wiederkommen.

Was erwarten Sie für Jerez?

Auch dort wird meine Fitness der limitierende Faktor sein, aber die Strecke wird etwas leichter sein, physisch und von der Erfahrung her. Das sollte es uns zumindest zu Beginn etwas erleichtern. Meine Truppe hatte für Portimão keine Daten von mir, und ich bin dort zuvor noch nie mit einem MotoGP-Motorrad gefahren. Von Jerez haben wir Daten. Wir sind dort schon viele Jahre gefahren, das wird uns anfangs entgegenkommen. Aber richtig schnell zu sein, dieser letzte Schritt, wird auch davon abhängen, ob sich der Arm bis dahin weiter verbessert hat. Es wird sicherlich auch einiges davon abhängen, ob wir das Motorrad noch weiter an meinen Fahrstil anpassen können. Im letzten Jahr hat sich das Motorrad geändert. Wir haben nun eine Fahrwerksabsenkung für den Start vorne und hinten, die Elektronik-Strategie hat sich geändert, und das Fahrwerk ist weiterentwickelt worden. All das müssen wir so gut es geht auf meinen jetzigen Fahrstil hin optimieren. ■



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2008: 125GP, KTM (13.)
2009: 125GP, KTM (8.)
2010: 125GP, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (1.)
2018: MotoGP, Honda (1.)
2019: MotoGP, Honda (1.)
2020: MotoGP, Honda (–)
2021: MotoGP, Honda (zur Zeit 14.)

Hobbys
Dirt Track, Motocross



Doppel-Sensation

Zwei Rookies machen Schlagzeilen: Pedro Acosta hat zwei Grands Prix gewonnen und führt überlegen die Moto3-WM an. Raúl Fernández hat bereits einen GP-Sieg errungen und ist auf dem Vormarsch. Wie hat Aki Ajo dieses Wunder in seinem Team möglich gemacht?

Von: **Imre Paulovits**

Die Sensation hatte sich schon bei den Wintertests abgezeichnet. Aber dass sie so aufgehen würde, hätten damals wohl auch die Beteiligten nicht gedacht. Moto2-Aufsteiger Raúl Fernández fühlte sich auf dem größeren und stärkeren Motorrad auf Anhieb wohl, und auch MotoGP-Rookies-Cup-Sieger Pedro Acosta hatte keine große Mühe, mit der Moto3-KTM das Tempo der WM-Spitze mitzugehen. Doch schnell ist eine Sache. Bis man aber die Rennerfahrung hat, die nötig ist, um in so einem leistungsdichten Feld wie in den beiden kleineren GP-Klassen auch am Ende der Distanz und mit abbauenden Reifen vorne mitzufahren, das dauert in der Regel eine Weile. Nicht so bei diesen beiden. Teamchef Ajo ist selbst überrascht. Der finnische Meistermacher, der schon Marc Márquez, Sandro Cortese, Johann Zarco und Brad Binder zum WM-Titel führte, lobt seine beiden Klassen-Rookies über den grünen Klee.

Die Cup-Überraschung

„Pedro ist unglaublich", jubelt der sonst sehr trockene und sachliche Finne. „Er hat eine Reife, die man in seinem Alter sonst nur ganz selten sieht. Wie er sich motivieren kann, über die Grenzen hinauszugehen, und trotzdem in der Lage ist, sich so zu konzentrieren, dass er keine Fehler macht – das ist der Stoff, aus dem die großen Champions sind. Das hat er bei seinem Sieg aus der Boxengasse in Katar gezeigt. Er ist in Portimão ein fehlerfreies Rennen gefahren und hat sogar diese Teufelsaktion in der letzten Kurve heil über die Bühne gebracht."

> „Pedro Acosta hat eine Reife, die man in seinem Alter nur ganz selten findet, und kann sich unglaublich motivieren. Er ist der Stoff, aus dem die ganz großen Champions sind."
>
> Aki Ajo

Spricht man mit Pedro Acosta, wundert man sich nur. Äußerlich ist er noch eher ein Junge als ein voll entwickelter Teenager. Aber die Reife, mit der er spricht, der Blick in seinen Augen, mit dem er alles genauestens beobachtet, das erinnert ganz an Marc Márquez in dem Alter. Nur dass der jüngste MotoGP-Weltmeister aller Zeiten erst ein Jahr später zu Aki Ajo stieß, wo sein Höhenflug begann. „Wenn man in die WM kommt, glaubt man nicht daran, dass man Rennen gewinnen oder gar um den Titel kämpfen kann", ist sich Acosta im Klaren. „Wir haben im Winter sehr hart gearbeitet. Und deshalb war mein Ziel in Katar, in die Top 10 zu kommen. Wenn man aber so ein professionelles Team hat, und man zusammenarbeiten kann, wie wir es tun, ist vieles möglich. Das Team hat es mir leicht gemacht, mich an das WM-Motorrad zu gewöhnen."

Welche Reife von einem 16-Jährigen hierzu gehört, macht Pit Beirer klar. „Als wir seinen Vertrag unterschrieben haben, hat er die Karte aus seinem Telefon genommen, alle sozialen Netzwerke gelöscht und unter seiner neuen Nummer nur noch die Nummern gespeichert, mit denen er beruflich zu tun hat", weiß Beirer. „Unglaublich für einen heutigen Teenager."

So kann Acosta sich aber auch vom ganzen Hype um seine Person fernhalten. „Mir ist es lieber, nichts über mich in den Sozialen



Stehende Ovationen: Pedro Acosta hat in Portimão bei drei Starts bereits seinen zweiten Grand Prix gewonnen

POLARITY PHOTO



POLARITY PHOTO

Sagenhafter Aufstieg: Raúl Fernández brauchte nur drei Rennen, um auch in der Moto2 zu gewinnen

Medien zu sehen. Ich muss mich auf die Weltmeisterschaft konzentrieren. Und ich muss mich jedes Rennen weiter verbessern", sagt Acosta selbst dazu. Dass er auf dem besten Weg ist, zeigen seine unglaublichen 31 Punkte Vorsprung, die er bereits nach drei Rennen in der Tabelle hat.

Der Top-Aufsteiger

Raúl Fernández ist zwar „erst" WM-Zweiter hinter seinem Teamkollegen Remy Gardner – seinerseits ein Riesentalent, das über Jahre gereift ist. Doch so, wie er seit Saisonbeginn von Rennen zu Rennen besser wurde, könnte auch er bald ganz an die Tabellenspitze gelangen. „Raúl hat mental Riesenschritte gemacht", weiß Aki Ajo. „Es gab letztes Jahr einen Moment in Misano, da haben wir uns zusammengesetzt und unterhalten. Da hat er dann einige Dinge gemerkt und verstanden. Und er hat es am Ende der letzten Saison umsetzen können. Es hat mich damals schon überrascht, wie reif er war, als er die Moto2 zu testen begann. Aber wie er es mittlerweile umsetzen kann, ist einfach unglaublich. Es war wirklich kein leichtes Rennen, das er in Portimão gewonnen hat. Der Wind, wenig Grip und viele Kämpfe. Ich muss sagen, dass ich es nicht wirklich genossen habe, aber am Schluss habe ich mich mächtig gefreut, dass er es so gut gemanagt hat."

Fernández gibt das Kompliment an seinen Teamchef zurück. „Er hat mir in Misano klargemacht, was ich an meinem Fahrstil, bei meiner Taktik und bei der Herangehensweise ändern muss", so der Spanier. „Er hat Dinge gesehen und mir erklärt, die ich sonst nie begriffen hätte. Mein Team ist heute meine zweite Familie, und das macht es mir leichter, Leistung zu bringen."

Leistung, das bringt das Ajo-Team dieses Jahr wirklich. In beiden Klassen haben sie die Doppelführung inne. Aber da ist Aki Ajo sehr pragmatisch: „Das ist zwar schön, aber wir haben erst drei Rennen hinter uns. Abgerechnet wird zum Schluss, also müssen wir hart weiterarbeiten." ■

DREI FRAGEN AN PIT BEIRER



ÜBERRASCHT SIE DIE LEISTUNG DES AJO-TEAMS?
Wir sind schon positiv überrascht, dass gleich vier Fahrer, die man verpflichtet, so aufgehen. Speziell bei den ganz Jungen weiß man ja nicht, was man von ihnen im ersten WM-Jahr erwarten kann. Aber so einen wie Acosta hatten wir noch nie im Rookies Cup. Und dass Raúl Fernández so früh Anschluss findet, hätte niemand gedacht. Remy Gardner hat unter Aki Ajo seine Reife gefunden, und Jaume Masiá ist pfeilschnell.

WIE HABEN SIE ENTSCHIEDEN, WELCHE LETZTENDLICH DIE FAHRER FÜR 2021 WERDEN?
Es gab einen entscheidenden Moment, wo man sich leider gegen Tetsuta Nagashima entscheiden musste. Es gab dann eine Besprechung mit Stefan Pierer, Hubert Trunkenpolz, Aki Ajo und Niki Ruhstorfer von Red Bull. In Aragón habe ich dann gesagt, dass wir den Schritt wagen sollten, auf unsere eigenen Rookies zu setzen. Raúl Fernandez hatte sich stabilisiert, und er wollte in die Moto2. Dem Wunsch haben wir dann entsprochen und Acosta auf seinen Platz gesetzt. Das war schon ein intensiver Moment.

WAS PASSIERT, WENN ALLE DIESE FAHRER BIS GANZ NACH OBEN KOMMEN?
Nach oben wird die Luft schon dünner. Wenn wir dieses Luxusproblem je haben, wird sich das Fahrerlager bei uns bedanken, dass jemand anderes in der MotoGP einen hervorragenden, von uns ausgebildeten Fahrer bekommt.



Gemeinsam nach vorn: Jason Dupasquier (#50) und Ryusei Yamanaka (#6) hatten einen guten Saisonbeginn

POLARITY PHOTO

Unerwartet erfolgreich

Nach einer Saison mit zwei Rookies und ohne Punkte hat sich PrüstelGP in diesem Jahr mit Jason Dupasquier und Ryusei Yamanaka zu den regelmäßigen Punktesammlern entwickelt. Nicht ohne Grund.

Von: **Imre Paulovits**

In letzter Zeit sieht man Florian Prüstel wieder strahlen. Sein sächsisches PrüstelGP-Moto3-Team, das letztes Jahr mit den beiden Rookies Jason Dupasquier und Barry Baltus keinen einzigen WM-Punkt erhaschen konnte, liegt jetzt nach drei Rennen mit 31 Punkten an der sechsten Stelle der Team-WM und damit weit vor vielen wesentlich höher eingestuften Mannschaften. Der 19-jährige Schweizer Jason Dupasquier hat in seiner zweiten Saison einen riesigen Sprung gemacht. Und der gleichaltrige Japaner Ryusei Yamanaka ist nach seinem Wechsel vom Estrella-Galicia-Moto3-Team viel lockerer, ungezwungener und auch erfolgreicher unterwegs als zuvor. Dies färbt nun auf die Laune der ganzen Truppe ab.

„Das letzte Jahr mit zwei Rookies in der Coronakrise war nicht leicht", gesteht Florian Prüstel. „Dass wir die Saison danach so gut beginnen, übertrifft unsere Erwartungen." Er sieht aber auch die Gründe: „Jason hat ein sehr gutes Wintertraining gemacht. Er ist mit seiner ganzen Familie komplett für den Winter in die Nähe von Barcelona gezogen. Auch Ryusei Yamanaka hat seinen Wohnsitz nach Spanien verlegt, und sie haben sich im Winter sehr gut vorbereiten können. Dazu verstehen sich beide sehr gut."

Dupasquier hat mit anderen Moto3-Fahrern aus der Weltmeisterschaft zusammen trainiert. Er hat sich auch von seinem Riding Coach Álvaro Molina getrennt. „Das war etwas überraschend, ich konnte es als Teamchef zunächst auch nicht ganz nachvollziehen", gesteht Prüstel. „Er hat mir gesagt, dass er sich nur mit seinem Crewchief Stefan Kirsch zusammensetzen und nicht mehr so viel Input von außen haben will. Ich denke, die zusätzlichen Informationen und Video-Analysen hatten ihn eher überfordert als weitergebracht. So konnte er sich nicht so frei fühlen. Jetzt fühlt er sich mit Stefan Kirsch viel wohler, sie machen zusammen die Abstimmung."

Stefan Kirsch, der einst die gesamte Moto3-Karriere von Philipp Öttl begleitete, habe sich bereits letztes Jahr mit Dupasquier auseinandergesetzt, so der Teammanager. „Er hat ihm klargemacht, wie er seine Selbstmotivation verbessern muss, wie er an seiner Aggressivität arbeiten muss, damit er sich bei den Rennen nach vorne kämpfen kann und nicht durchgereicht wird." Prüstel hat selbst alles getan, um Ruhe in das Team zu bringen: „Ich habe die Teamkonstellation so gelassen, wie sie war. Wenn man länger zusammenarbeitet, stimmt die Harmonie meistens und man muss nicht erst neue Leute eingewöhnen, damit das Zusammenspiel funktioniert."

Acosta entgangen

Ursprünglich hatte Prüstel für 2021 mit dem aktuellen WM-Leader Pedro Acosta unterschrieben: „Dafür hätten wir mit seinem Team aus der Junior-WM fusioniert, und es gab von der IRTA-Seite her Bedenken, ob das funktionieren würde. Es wäre auch finanziell schwierig gewesen. Da hat mir die IRTA den Yamanaka vorgeschlagen. Dort hat dann auch die finanzielle Seite gepasst, und wir haben es festgemacht."

Nun hat sich der Japaner in dem Team extrem gut entwickelt. „Er konnte schon letztes Jahr von hinten nach vorne fahren, er ist ein richtiger Beißer. Jetzt müssen wir noch an seinem Qualifying arbeiten. Aber bislang können wir zufrieden sein." Jetzt kann Florian Prüstel hoffen, dass es so weitergeht: „Der Erfolg hat das Team enorm motiviert. Diese Euphorie nimmt jeder mit und engagiert sich verstärkt." ■



LEKL

PrüstelGP: Konstellation bei den Technikern beibehalten, Fahrer gut vorbereitet


In Jerez nicht mit Repsol-Honda, sondern mit Testteam

MOTOGP

Bradl fährt Jerez

Freudige Überraschung für Stefan Bradl und seine Fans: Nachdem nun wieder Marc Márquez die Werks-Honda fährt, bekam der 31-jährige Deutsche eine Wildcard für den Jerez-Grand-Prix.

Von: **Imre Paulovits**

Für neun Monate hatte Stefan Bradl mehr Arbeit, als er es sich zuvor hätte vorstellen können. Nach dem Oberarmbruch von Marc Márquez am 17. Juli letzten Jahres in Jerez musste er für den achtfachen Weltmeister einspringen. Und diese Vertretung dauerte bis zum zweiten Katar-Wochenende Anfang April. Während dieser Zeit hat Bradl nicht nur sein Renntempo und seinen Biss wiederbekommen. Er hat auch beträchtlich dazu beigetragen, dass die Probleme, die Honda zu Beginn der letzten Saison hatte, mehrheitlich behoben wurden. Mit einem elften Platz beim ersten und einem 14. beim zweiten Grand Prix in der Wüste von Katar hat er sich achtbar aus der Affäre gezogen, mit etwas mehr Glück hätten es auch zwei Top-10-Platzierungen werden können.

Nun geht die Arbeit weiter: Dieses Jahr sind wieder Wildcard-Einsätze erlaubt. Der deutsche Honda-Testpilot befindet sich in einer Form, die nur durch die Reihe von Rennen möglich ist, die er zuletzt gefahren hat. Und nur so sind Testarbeiten unter richtigen Rennbedingungen möglich. Daher hat HRC für ihn eine Wildcard für Jerez gelöst. So können wir am nächsten Wochenende wieder mitfiebern, wie er sich gegen die Weltbesten schlägt. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

MotoGP-Rookie Jorge Martín, der nach seiner so brillanten Vorstellung beim zweiten Rennwochenende in Katar dann in Portimão in FP3 einen bösen Highsider hatte, wurde letzten Mittwoch in Barcelona von Dr. Xavier Mir, Dr. David Campillo und Dr. Joan Carles Monllau operiert. Seine Verletzungen beanspruchten drei unterschiedliche Operationen. Dabei wurden das Kahnbein und der erste Mittelhandknochen seiner rechten Hand fixiert sowie das Dreiecksbein seines rechten Handgelenks und der fünfte Mittelhandknochen seiner rechten Hand fixiert und immobilisiert. Der Abriss an seinem linken Schienbein wurde arthroskopisch operiert. Martín würde gerne am letzten Mai-Wochenende in Mugello wieder fahren. Mittlerweile hat Alpinestars die Daten seiner Airbag-Kombi veröffentlicht. Demnach hat der Sturz vom Auslösen des Airbags bis zum Stillstand 5,2 Sekunden gedauert – der längste je gemessene Sturz mit Airbag. Martín hatte drei Belastungsspitzen von über 20 g, die höchste bei 26 g. Damit war es der heftigste je aufgezeichnete Sturz. In Jerez wird Tito Rabat die Pramac-Ducati seines Landsmannes fahren. Der aktuelle Barni-Ducati-Superbike-WM-Pilot fährt vorerst nur bei seinem Heim-GP.

Vorschau GP Spanien

ZEITPLAN

GP von Spanien/Jerez (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 30. April 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 1. Mai 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 2. Mai 2021		
8.20–8.40	Moto3	Warm-up
8.50–9.10	Moto2	Warm-up
9.20–9.40	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.

STATISTIK

GP von Spanien/Jerez

Sieger 2020
Moto3: Albert Arenas (E), KTM
Moto2: Luca Marini (I), Kalex
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha

Pole-Position 2020
Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda, 1.45,465 (= 150,9 km/h)
Moto2: Jorge Martín (E), Kalex, 1.41,384 (= 157,0 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.36,705 (= 164,6 km/h)

Schnellste Runde 2020
Moto3: Sergio Garcia (E), Honda, 1.46,165 (= 149,9 km/h)
Moto2: Tetsuta Nagashima (J), Kalex, 1.41,995 (= 156,1 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.38,372 (= 161,8 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Jaume Masiá (E), Honda, 1.46,060 (= 150,1 km/h) (2020)
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex, 1.41,539 (= 156,8 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.38,051 (= 162,3 km/h) (2019)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	61
2. Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	46
3. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	41
4. Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	40
5. Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	38
6. Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	25
7. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	23
8. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	21
9. Enea Bastianini (I)	Avintia Esponsorama	Ducati D16 GP19	18
16. Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	7

Moto2

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	56
2. Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	52
3. Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	50
4. Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	36
5. Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	27
6. Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Boscoscuro	23
7. Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	23
8. Augusto Fernández (E)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	23
10. Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	14
23. Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	1

Moto3

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	70
2. Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	39
3. Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	36
4. Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	36
5. Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	29
6. Gabriel Rodrigo (RA)	Indonesian Gresini Moto3	Honda	25
7. Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM	22
8. Sergio Garcia (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	21
14. Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	15
19. Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	3



INTACT

Dritter Platz zum Auftakt im neuen Team: Schafft Lukas Tulovic jetzt den Durchbruch?

Ein Fall für sechs

Sechs deutschsprachige Fahrer versuchen 2021 in der spanischen CEV-Serie voranzukommen. Lukas Tulovic unternimmt dabei den nächsten Versuch, die Moto2-EM zu gewinnen. Beim Auftakt in Estoril sprang ein dritter Platz heraus.

Von: **Anke Wieczorek**

Die Stimmung im Intact SIC Junior-Team ist entspannt. Kalex-Pilot Lukas Tulovic hat am Tag nach den Rennen erst nach zehn Uhr mit Rennmechaniker Gero Beetz beim Frühstück zugelangt. Das Ergebnis vom Wochenende ist dasselbe wie im vergangenen Jahr: ein dritter Platz und ein Sturz. Und trotzdem ist diesmal alles anders. „Beim letzten Mal war der Sturz mein Fehler, in diesem Jahr nicht“, klärt der 20-jährige Tulovic auf. Es ist alles im grünen Bereich. Tulovic darf seinen dritten Platz feiern.

Teammanager Dirk Reißmann hat die ganze Sache mit dem Sturz zusammen mit der Crew aus der Boxengasse außen erlebt und erzählt: „Ein Fahrer vor ihm hat einen Stein aufgewirbelt, und der hat den Kühlerschutz durchbohrt. Irgendwann ist Lukas das Wasser aufs Hinterrad gelaufen, und das hat ihn ausgehebelt.“ Reißmann denkt, dass ansonsten ein dritter Platz herausgesprungen wäre. „Lukas hatte zu dem Zeitpunkt die beste Sektorzeit, und ich hatte mir mehr versprochen. Aber solche Sturzursachen kann man nicht beeinflussen.“ Im Qualifying hatte Tulovic die Pole-Position erobert.

Im zweiten Rennen führte der Baden-Württemberger das Rennen auch eine Zeit lang an, doch letztlich sah er gegen die spanischen Boscoscuro-Teamkollegen Fermin Aldeguer und Alonso López, die sich einen Doppelsieg beziehungsweise zwei zweite Plätze schnappten, keinen Stich. Drei Sekunden trennten den Deutschen von den Spaniern, aber er war der Einzige, der ihnen derart auf die Pelle rücken konnte. Wird er den Rückstand auf Dauer wettmachen können? „Natürlich gibt es da eine Chance“, versichert Tulovic. „Wenn wir wieder alle Reifen nehmen können, die zur Verfügung stehen. Beim Testen hatten wir das volle Programm, aber für das Rennen hatte Dunlop uns vorgeschrieben, was wir nehmen sollen. Aus Sicherheitsgründen wegen des neuen Belags auf der Strecke. Es war eine harte Mischung, für mich wäre eine softere besser gewesen. Die ausgesuchte Variante von Dunlop war genau die, die ich am wenigsten wollte. Den Jungs vom Boscoscuro-Team kamen sie absolut entgegen. Sie waren am Kurvenausgang besser als ich unterwegs. Ich konnte das gut beobachten. Allerdings kommen noch einige Strecken, die unserer Kalex mehr liegen und die ich auch gut kenne“, spricht der Polizeikommissaranwärter, der seit September 2020 der Sportfördergruppe der Polizei Hessen angehört.

Eine ungewisse Reise

Das Liqui Moly Intact SIC Junior Team ist seit zehn Tagen in Portugal. Dirk Reißmann zieht ein Fazit: „Die Testarbeit, die wir vor den Rennen erledigt haben, hat sich bezahlt gemacht. Und sie deckt sich mit dem Erfolg, den wir jetzt haben. Wir müssen in diesem Jahr einen Schritt vorwärts machen und laufend gute Ergebnisse vorweisen. Wohin die Reise mit Lukas geht, ist heute nicht absehbar, aber gute Ergebnisse machen uns interessant.“

Reißmann weiß um die Biografie von Tulovic. Der Junior hat ein Drei-Jahres-Programm mit dem renommierten Kiefer-Racing-Team hinter sich. Der Durchbruch gelang nicht, auch wenn das Nachwuchstalent sich dabei sogar in der Moto2-WM messen durfte. Dabei hatte Tulovic beste Voraussetzungen für eine große Karriere. 2016 hatte

er die Konkurrenz mit unterlegenem Material in der Moto2-EM geschockt. Reißmann versucht, die schlummernde Substanz in Tulovic wieder wach zu kitzeln. Der 44-jährige Sachse sagt: „Lukas hat mehr Potenzial, als es die Ergebnisse schwarz auf weiß bisher sagen."

Auch die beiden Orgis-Brüder Kevin und Leon tauchen wieder im Moto2-EM-Feld auf, aber gesondert gewertet in der Superstock-600-Klasse. In der elf Fahrer umfassenden Liga, die ausschließlich auf Yamaha fährt, sind die Deutschen in der Gesamtwertung auf den Rängen 3 und 5 zu finden. Nicolas Czyba, der als dritter Deutscher hätte angreifen sollen, fehlte in Portugal.

Moto3: Ein Schweizer

In der ebenso wie die Moto2-EM knallhart umkämpften Moto3-Junior-WM ist der Schweizer Noah Dettwiler auf der KTM der einzige deutschsprachige Vertreter. Seine Ausbeute: Platz 11. Sieben Fahrer waren mit der Chance auf den Sieg in die letzte Runde gegangen. Daniel Holgado, der die meiste Zeit des Rennens die Führung innehatte, gelang der erste Sieg für GasGas.

Im European Talent Cup soll sich Phillip Tonn die nötige Reife für den Aufstieg in die Moto3-Klasse holen. Von dem 15-Jährigen, der im selben Team wie Lukas Tulovic fährt, werden aber noch keine Höchstleistungen erwartet. Aber eine deutliche Steigerung. Laut Teammanager Reißmann sollten Top-10-Plätze aber dazugehören. „Er braucht noch ein paar Kilometer mit seiner Rennmaschine, um seinen Speed wiederzuerlangen. Mit ein wenig mehr Disziplin und Kampfgeist kann er sogar den Sprung unter die ersten fünf schaffen. Letztendlich muss es das Ziel sein, um sich für einen Platz in der Moto3-Junior-WM zu empfehlen." Da muss noch reichlich was passieren. Ein Ausfall und ein 13. Platz kamen in Estoril zustande. ■


CEV

Kleiner Mann ganz groß: David Garcia


INTACT

Phillip Tonn bestreitet seine zweite ETC-Saison – und es muss vorwärtsgehen



AVINTIA

Bester deutscher Superstock-600-Vertreter: Kevin Orgis

MOTO3-JUNIOR-WM ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Daniel Holgado (E)	GasGas	29.53,722 min
2.	David Salvador Gomez (E)	TM	+0,195 s
3.	David Alonso (COL)	GasGas	+1,014 s
4.	Mario Suryo Aji (INA)	Honda	+1,074 s
5.	David Muñoz Rodriguez (E)	KTM	+1,426 s
11.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+14,031 s

WM-STAND

1.	Holgado	25 Punkte
2.	Salvador	20
3.	Alonso	16
4.	Aji	13
5.	Muñoz	11
6.	Matsuyama	10
11.	Dettwiler 5	9


CEV

Entscheidung in der letzten Runde: Die Moto3-Junior-WM brummt

MOTO2-EM – 1. RENNEN ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	30.36,300 min
2.	Alonso López (E)	Boscoscuro	+1,048 s
3.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	+6,011 s
4.	Keminth Kubo (THA)	Kalex	+6,063 s
5.	Piotr Biesiekirski (POL)	Kalex	+10,522 s
6.	Taiga Hada (J)	Suter	+44,149 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Fermin Aldeguer(E)	Boscoscuro	30.41,626 min
2.	Alonso López (E)	Boscoscuro	+0,038 s
3.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+3,169 s
4.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	+9,581 s
5.	Taiga Hada (J)	Kalex	+9,769 s
6.	Keminth Kubo (J)	Kalex	+16,741 s

EM-STAND

1.	Aldeguer	50 Punkte
2.	López	40
3.	Norrodin	29
4.	Kubo	23
5.	Hada	21
6.	Ekky	17
7.	Tulovic	16

ETC – 1. RENNEN ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jacob Roulstone (AUS)	Honda	28.59,199 min
2.	Adrian Cruces (E)	Honda	+0,414 s
3.	Joel Esteban Ruiz (E)	Honda	+0,953 s
4.	Angel Piqueras Garcia (E)	Honda	+0,953 s
5.	Maximo Martinez Quiles (E)	Honda	+0,987 s
6.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+1,292 s

ETC – 2. RENNEN ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	David Garcia Almansa (E)	Honda	29.00,236 min
2.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+0,006 s
3.	Hugo MIllan (E)	Honda	+0,172 s
4.	Maximo Martinez Quiles (E)	Honda	+1,157 s
5.	Adrian Cruces (E)	Honda	+1,176 s
13.	Phillip Tonn (D)	Honda	+6,910 s

CUP-STAND

1.	Cruces	31 Punkte
2.	Garcia	25
3.	Roulstone	25
4.	Gracia	24
5.	Martinez	24
6.	Esteban	21
16.	Tonn	3

Der große Durchbruch

Vor 60 Jahren, am 23. April 1961, gewann Honda den Saisonauftakt der 125er und später die Weltmeisterschaft. Die 2RC 143 sollte eine japanische Erfolgsgeschichte einläuten, die bis heute anhält.

Von: **Imre Paulovits**

Es war noch keine zwei Jahre her, dass Honda auf die Isle of Man kam, um beim größten Rennen der Welt gegen die weltbesten Motorräder anzutreten. Da wurden sie von den etablierten Europäern noch als Paradiesvögel belächelt. Doch das Lachen verging ihnen spätestens, als die Japaner 1961 in Montjuïc Park von Barcelona ankamen. Der Australier Tom Phillis gewann den WM-Auftakt 20 Sekunden vor Ernst Degner auf der MZ. Und mit Jim Redman stand gleich noch eine zweite Honda auf dem Podest. Dabei war das Motorrad nur wenig weiterentwickelt worden. Während sich die RC 143 von 1960 stark von dem Motorrad unterschied, mit dem Honda erstmals auf die Isle of Man gekommen war, wurde diese für 1961 nur leicht überarbeitet. Die RC 142 von 1959 hatte noch eine geschobene Kurzschwinge vorne. Doch die von NSU übernommene Vorderradführung, die sich bei den Rennen in Japan auf meist losem Untergrund bewährt hatte, zeigte auf den harten Bodenwellen und dem griffigen Asphalt des Straßenkurses klare Schwächen gegenüber den Teleskopgabeln der Konkurrenz. Deshalb entwickelte auch Honda eine Teleskopgabel. Für eine bessere Kühlung wurde die Zylinderbank um 35 Grad nach vorn gekippt, dazu wanderte der Zündmagnet von der Einlass-Nockenwelle hinter die Zylinderbank.

> „Die ersten beiden Grands Prix fuhr ich noch das Vorjahres-Modell, auf der TT bekam ich eine neue 2RC 143.“
>
> Luigi Taveri

Nur Übergangsmodell

Der Motor wurde über den Winter nur leicht weiterentwickelt. Anstelle des 1960er-Rahmens mit zentralem Oberrohr wurde er in einen unten offenen Brückenrahmen mit doppelter Rohrführung und einem nach Norton-Manx-Vorbild in ein Rohrgeflecht eingebundenen Lenkkopf verbaut. Die Keihin-Vergaser bekamen Zentralschwimmer und runde Schieber. Beim zweiten Rennen in Hockenheim wurde klar, warum es Honda dabei beließ: Hier tauchte die RC 144 auf, die eine ganz neue Philosophie vertrat. Sie hatte einen langhu-bigen Zweizylinder-Motor mit 42 mm Bohrung und 45 mm Hub und nur zwei Ventile pro Zylinder. Die Zylinderbank war nur um zehn Grad nach vorn geneigt. Doch sie erwies sich als Rückschritt und wurde gleich wieder eingepackt. Wie durch ein Wunder ist eines dieser Motorräder erhalten geblieben und steht im Honda-Museum. Honda nennt sie „die Unglückliche“.



HONDA

Hondas erster Grand-Prix-Sieger: Die 2RC 143 gewann 1961 acht von elf WM-Läufen und den Titel

Nach der Pleite von Hockenheim, wo MZ einen Vierfachsieg durch Ernst Degner, Alan Shepherd, Walter Brehme und Hans Fischer feierte und Luigi Taveri mit der Vorjahres-RC 143 bester Honda-Pilot wurde, kam Honda wieder mit der 2RC 143 nach Clermont-Ferrand, und Tom Phillis konnte Degner nach fast einer Stunde Fahrt mit 0,2 Sekunden ganz knapp schlagen. Dann kam die Isle of Man. Nun bekam auch Luigi Taveri die 2RC 143, dazu mietete Stan Hailwood eine für seinen Sohn Mike.

Es wurde eine Schlacht, die in die Geschichte einging. Taveri und der damals erst 21-jährige Hailwood duellierten sich auf der Strecke und im Zeitergebnis, schließlich siegte Hailwood um sieben Sekunden vor dem routinierten Schweizer und holte seinen ersten GP-Sieg. Doch Honda hatte auf der Strecke, an dem ihr Abenteuer begann und wo Soichiro es der Welt zeigen wollte, das Ziel mehr als erreicht: Mit Hailwood, Taveri, Phillis, Redman und Sadao Shimazaki landeten fünf Hondas auf den ersten fünf Plätzen. Dass bei den 250ern mit Hailwood, Phillis, Redman, Kunimitsu Takahashi und Naomi Taniguchi ebenfalls fünf Hondas auf den ersten fünf Plätzen ins Ziel kamen, unterstrich die technische Vormachtstellung des aufstrebenden japanischen Werks noch einmal.

In der restlichen Saison entwickelte sich ein gnadenloses Duell um den WM-Titel zwischen den Viertakt-Twins aus Japan und dem MZ-Einzylinder-Zweitakter. Phillis gewann in Assen, Ernst Degner auf dem Sachsenring und in Monza. Luigi Taveri war in Spa und in Kristianstad siegreich, Takahashi in Ulster. So kam Ernst Degner als WM-Leader zum Finale nach Argentinien. Doch nach dem schwedischen Grand Prix war er in den Westen geflüchtet und MZ trat beim Finale nicht mehr an. Die EMC, mit der Degner den Titelkampf wahrnehmen wollte, kam zu spät in Buenos Aires an. Und so feierte Honda wieder einen Fünffachsieg durch Phillis, Redman, Takahashi, Shimazaki und Taniguchi. Der Titel ging an Phillis, Taveri wurde WM-Dritter, Redman Vierter und Takahashi Fünfter.

Beginn einer Dominanz

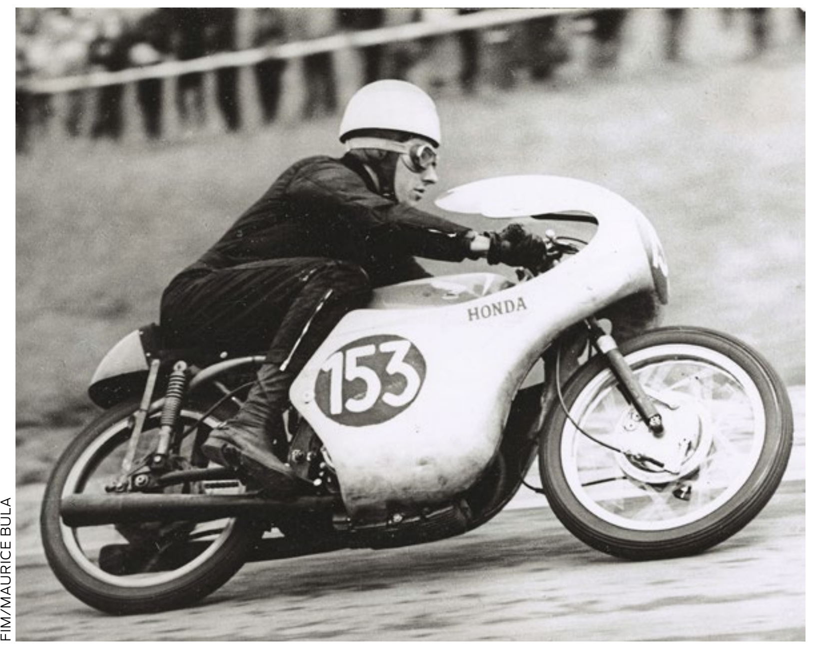
Honda hatte es geschafft. Was 1954 noch als Hirngespinst eines Träumers im Kopf von Soichiro Honda entstanden war, setzte er mit seinen Ingenieuren in sieben Jahren, davon nur etwas mehr als zwei auf den Rennstrecken auf der anderen Seite der Erdkugel, in die triumphale Tat um. Dass Mike Hailwood auch die 250er-WM nach Japan holte und mit Phillis, Redman, Takahashi und Bob McIntyre vier weitere Hondas in der WM-Tabelle folgten, deutete der alten Motorradwelt an, was ihr bevorstand.

1962 kam Honda gleich in vier Klassen zurück. Sie brachten Maschinen für die neue 50er-Klasse, auch die 350er-Klasse wurde beschickt. Die RC 145 orientierte sich bis auf die Nasssumpf-Schmierung an der Vorjahres-250er, ihre Nockenwellen wurden nicht mehr durch Königswellen, sondern eine Zahnradkaskade angetrieben. Sie leistete nun 24 PS bei 14 000/min. Luigi Taveri wurde mit ihr Weltmeister, und Jim Redman führte die 250er und die 350er zum WM-Titel.

Hondas Siegeszug nahm immer mehr Fahrt auf. Doch begonnen hatte alles mit einem Motorrad, das nur als Übergangslösung gedacht war: mit der 2RC 143. ■

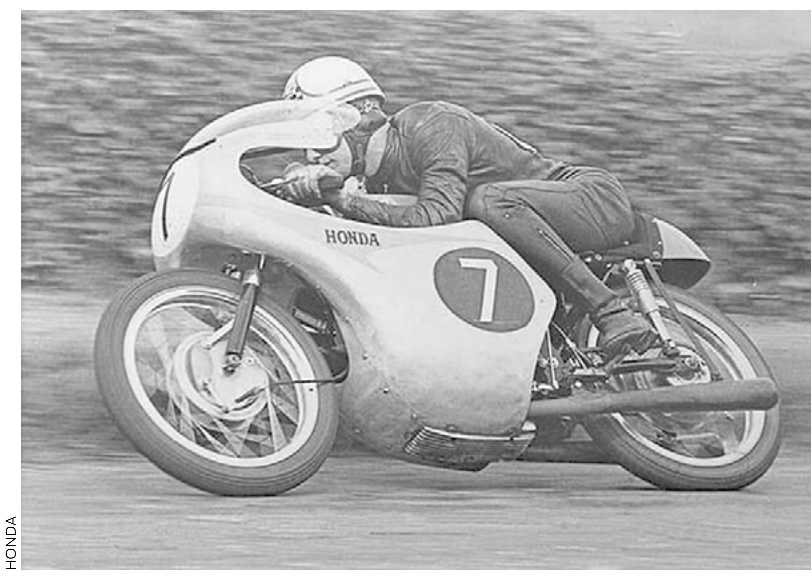
TECHNISCHE DATEN

Honda 2RC 143 (1961)	
Motor	Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakter, DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	44 x 41 mm
Hubraum	124,7 ccm
Leistung	23 PS bei 14 000/min
Leergewicht	97 kg



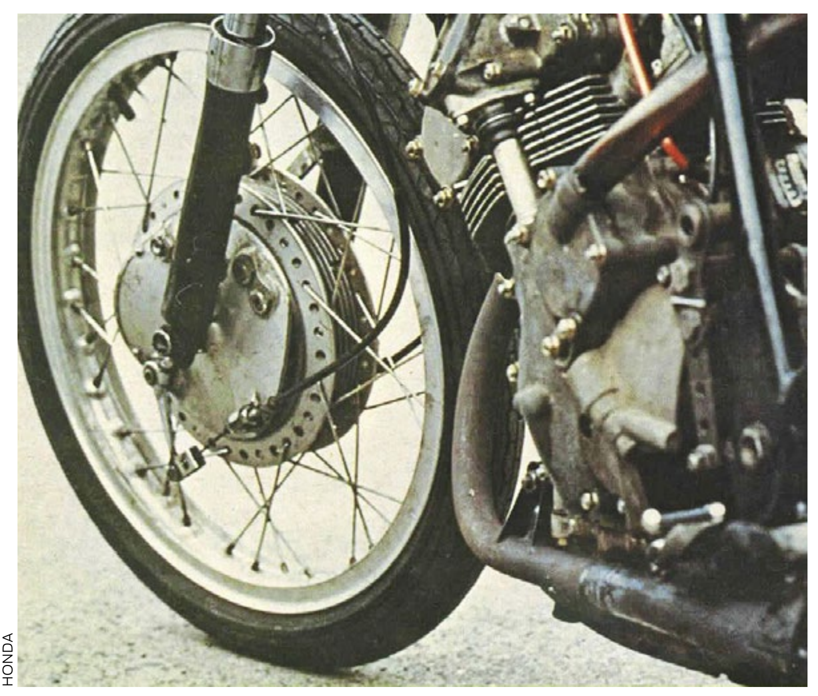
FIM/MAURICE BÜLA

Tom Phillis errang 1961 den ersten GP-Sieg und den ersten WM-Titel für Honda



HONDA

Mike Hailwood holte Hondas ersten TT-Sieg auf einer gemieteten 2RC 143


HONDA

Die beiden obenliegenden Nockenwellen wurden über Königswellen angetrieben

Superbike-WM

Wieder nur ein Tag

Das Kawasaki-Werksteam lässt wirklich nichts unversucht, um die neue ZX-10 RR rennreif für die Titelverteidigung zu entwickeln. Doch wieder spielte das Wetter nicht mit.

Von: **Imre Paulovits**

Kawasaki und Yamaha hatten sich die Strecke in Aragón für zwei Tage gemeinsam gemietet. Doch der immer wieder einsetzende Regen zerrte erneut an den Nerven. Am Mittwochmorgen war die Strecke noch nass, also wartete man ab, bis er auftrocknete. Schließlich nutzten Weltmeister Jonathan Rea und sein Teamkollege Alex Lowes den Mittwochnachmittag. Als am Donnerstag aber nur noch Regen auf dem Radar erschien, entschloss man sich, den Testtag nicht zu opfern.

Doch auch an diesem einen Nachmittag konnte Jonathan Rea wertvolle Testarbeit leisten. Er fuhr nicht weniger als 73 Runden und konnte die Bestzeit setzen.

„Alles in allem war es trotz der sehr begrenzten Zeit ein positiver Test", meinte Rea. „Selbst wenn die Strecke nie viel Grip bot, weil der immer wieder abgewaschen wurde. Wir konnten aber immerhin genug fahren, um die Ergebnisse von Barcelona gegenzuprüfen. Wir können so langsam unser endgültiges Paket zusammenstellen. Wir haben viel an der Rennabstimmung gearbeitet, und ich habe gespürt, dass mein Rhythmus von Runde zu Runde besser wurde."

Supersport-Weltmeister Andrea Locatelli brachte im genannten Zeitfenster 59 Runden zusammen. „Immerhin konnten wir die 2021er Teile bestätigen", so der Italiener. ■



WORLDSBK

Jonathan Rea: Auch an einem Nachmittag viel über die 2021er ZX-10RR gelernt

Supersport-WM

Aegerter weiter top

Letzte Woche setzte Dominique Aegerter seine Vorbereitung auf die Supersport-WM fort. Auch in Assen brach er den Rundenrekord.

Von: **Imre Paulovits**

Bei guten Bedingungen konnte Dominique Aegerter knapp 90 Runden auf dem berühmten Grand-Prix-Kurs absolvieren. Lediglich auffrischender Wind beeinflusste in der zweiten Tageshälfte die Arbeit ein wenig. Doch dieser Umstand konnte den 30-jährigen Schweizer nicht davon abhalten, seine beeindruckende Form fortzusetzen und dabei den bestehenden Supersport-Rundenrekord zu unterbieten. „Unser Test in Assen war für mich etwas sehr Spezielles", grinste Aegerter. „Ich kann mich nicht daran erinnern, dass ich zuvor schon mal eine Grand-Prix-Rennstrecke für mich allein hatte. Auch mit dem Wetter hatten wir Glück. Es war teilweise sehr sonnig, weshalb die Streckenverhältnisse ein vernünftiges Arbeiten erlaubten. Meine beste Rundenzeit war etwas schneller als der aktuelle Rundenrekord. Auf der anderen Seite war unsere Pace nicht so konstant wie bei den letzten Tests. Das kann an den Windverhältnissen gelegen haben und dass wir zwei verschiedene Optionen des Hinterreifens verwendet haben." ■



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter: Für die Supersport-WM-Saison bestens gewappnet

NACHRICHTEN

MOTOE
Am Wochenende beginnt in Jerez auch der MotoE-Weltcup. Nach den zwei Tests auf der andalusischen Strecke hat sich Dominique Aegerter vom Intact-Team als der klare Favorit herauskristallisiert, auch wenn der Brasilianer Eric Granado ihm zum Schluss die Bestzeit nahm. Auch Lukas Tulovic hat wieder gute Leistungen gezeigt, und das Tech3-Team erwartet viel von ihm. Das Rennen wird am Sonntag um 10:05 h vor dem Moto3-Rennen stattfinden.

IDM SUPERBIKE 1000
Bei Testfahrten in Barcelona haben die Wilbers-BMW-Piloten Florian Alt und Marco Fetz die 300 km/h-Marke geknackt. Obwohl die ersten beiden IDM Superbike 1000-Events wegen der Corona-Pandemie abgesagt wurden, hat das Team alle Hände voll zu tun. „Vor drei Tagen wurde uns auch die zweite BMW M 1000 RR nach Nordhorn geliefert", berichtet Cheftechniker Burkhard Stember. „Sie steht jetzt als Gerippe in der Werkstatt, und wir sind mit dem Neuaufbau schon in vollem Gange. Außerdem revidieren wir alle Motoren für die Superbikes, damit sie rechtzeitig vor dem Saisonstart verplombt werden können. Wir sind alle heiß auf die Rennen. Die Enttäuschung über den abgesagten Saisonstart war entsprechend groß. Wir hoffen, dass jetzt bald etwas geht."

MOTO TROPHY
Nach vielen Veranstaltungsabsagen soll nun endlich am letzten Mai-Wochenende in Hockenheim der Saisonbeginn für die Piloten der Moto Trophy, offen für Fahrer aus allen europäischen Ländern, stattfinden. Beim wiederbelebten Mai-Pokal-Rennen in Hockenheim werden Superbikes und Sportmotorräder bis Baujahr 2000 am Start sein, aber auch Moto3 und Supersport 300 der Honda Challenge. Leider wegen Corona ohne Fans.

Jeremy Seewer

Fast Mai und kein Rennen

Der Schweizer WM-Star Jeremy Seewer fiebert wie seine Kollegen dem Auftakt zur Motocross-Weltmeisterschaft entgegen. Nach dem Motto „Besser spät als nie" wird das am 13. Juni in Russland sein.

Von: **Frank Quatember**



YAMAHA

Vizeweltmeister Jeremy Seewer bereitet seine MXGP-Saison in Belgien und den Niederlanden vor

Der 26-jährige Yamaha-Werksfahrer hat in 2021 noch kein Rennen absolviert. „Es fühlt sich komisch an, es ist ja bald Mai. Allerdings war es letztes Jahr ja ähnlich, und ich bin eine Person, die mit so etwas klar kommt. Es ist mir nicht egal, aber ich nehme die Dinge, wie sie kommen. Das war schon immer so. Der Rennstress kommt auf jeden Fall und dann umso intensiver", berichtet Seewer.

Der Bülacher hat genügend Erfahrung und ließ es in den letzten Wochen ruhiger angehen. „Ich bin im Moment in Belgien und Holland unterwegs", erklärt er. „Mein Fitnesszustand ist gut. Bei so viel Zeit, wie wir hatten, hätte ich einiges falsch gemacht, wenn es nicht so wäre. Bei 100 Prozent bin ich natürlich nicht, aber ich versuche, physisch und mental konstant zu bleiben. Ich habe in letzter Zeit viel in Lommel, aber auch in Berghem, Arnheim oder Veldhoven trainiert. Aber auch hier lasse ich mir noch Spielraum, bis Juni ist ja noch etwas Zeit." Der aktuelle WM-Kalender sagt dem Schweizer zu: „Ich bin immer noch optimistisch, dass wir dieses Jahr keine Triples haben, sondern jeden GP in einem anderen Land."

Langeweile kommt bei Seewer nicht auf, Routine bestimmt den Alltag: „Ich habe viel Kontakt mit meinen Teamkollegen, Corona ist kein Thema. Wir machen Späßchen auf und neben der Strecke. Gestern waren alle Teamfahrer bei den Mechanikern aus Italien essen."

An den Wochenenden verfolgt Jeremy Seewer natürlich die spektakuläre Supercross-WM in den USA und hat seinen Favoriten: „Ich halte ganz klar zu Kenny, aber es wird verdammt hart. Ich hoffe, dass er dem Webb eine reinbrennt und ihm zeigt, dass er es ernst meint." ■

Speedway-WM

Wieder Doppel-GP-Rennen

Der Speedway-GP-Kalender erfuhr wegen der ernsten Pandemie-Situation in weiten Teilen Europas erneut ein Update. Auch die WM-Qualifikation in Abensberg ist gestrichen.

Von: **Thomas Schiffner**

Corona und Terminstreichungen sowie Verlegungen ohne Ende. Nach der Streichung des deutschen GP in Teterow vorletzte Woche folgte nun die Absage des zweitgrößten GP einer jeden Saison im walisischen Cardiff (geplant für 17. Juli). Als dritten Streich verlegte Promoter IMG, dessen Vertrag mit der FIM am 31.12. ausläuft, den Grand Prix in Prag. Statt am 5. Juni soll es in Tschechien wie letztes Jahr am 16. und 17. Juli einen Doppel-GP mit begrenzter Zuschauerzahl geben. IMG rechnet immer noch mit elf Rennen, obwohl aktuell nur acht terminiert sind. Insider rechnen damit, dass der Kalender wie 2020 mit Doppel-GPs in Polen gefüllt werden wird. Indes wurden auch die Qualifikationsläufe für 2022 verlegt, und zwar auf den 19. Juni. Abensberg ist damit raus, da die Bayern stets am Pfingstmontag fahren. Die FIM sucht nun nach einem Ersatzveranstalter. ■

BIS SPEEDWAY

In Prag soll es am 16. und 17. Juli einen Doppel-GP geben

SPEEDWAY-WM-TERMINE

19.06.	Qualifik. Glasgow	(GB)
19.06.	Qualifik. Terenzano	(I)
19.06.	Qualifik. Gorican	(HR)
19.06.	Qualifikation N.N.	
16.07.	GP Prag 1	(CZ)
17.07.	GP Prag 2	(CZ)
31.07.	GP Wroclaw	(PL)
07.08.	GP Warschau	(PL)
14.08.	GP Malilla	(S)
21.08.	GP-Challenge Zarnovica	(SK)
28.08.	GP Togliatti	(RUS)
11.09.	GP Vojens	(DK)
02.10.	GP Torun	(PL)

Das war’s wohl

ALIGN MEDIA

Beim vorletzten Rennen der Supercross-WM in Salt Lake City holte sich überraschend der Franzose Marvin Musquin auf der Factory-KTM den Sieg. Teamkollege Cooper Webb baute als Zweiter die WM-Führung aus, und Ken Roczen hat nach erneutem Sturz nur noch eine theoretische Titelchance.

Von: **Frank Quatember**

Der Kontrast hätte kaum größer sein können. Nach der „weltgrößten SX-Strecke“ in Atlanta nun eine Mickymaus-Piste im hoch gelegenen Mormonenstaat Utah. Doch die Strecke hatte es in sich mit rutschigem Boden, gewaltigen Sprungkombinationen und einem aber kniffligen Waschbrett. Den besten Eindruck in den Trainingsläufen hinterließen Kawasakis Titelverteidiger Eli Tomac und der sichtlich motivierte Spitzenreiter Cooper Webb.

Denn als das Gatter zum ersten Vorlauf der 450er-Klasse fiel, war Webb hellwach und kassierte blitzschnell nach Kurve 1 Marvin Musquin und Aaron Plessinger. Hinter Webb entwickelte sich ein sehenswerter Kampf zwischen Musquin, Plessinger sowie Chase Sexton. Dem Franzosen rutschte das Vorderrad weg und Hondas 450er-Rookie Sexton übernahm einige Runden später energisch Platz 2. In der Schlussrunde quetschte sich noch Jason Anderson auf Husky an Plessinger vorbei auf Rang 3.

Taktikänderung am Start

Im zweiten Lauf wollte der Thüringer Ken Roczen ein Zeichen setzen, doch es war Eli Tomac, der den Start gewann. Am Hinterrad folgten der gut aufgelegte Malcolm Stewart und auch mal wieder der Franzose Dylan Ferrandis auf Werks-Yamaha. Kenny wurde in der Startkurve weit abgedrängt und begann das Rennen nur als Achter. Doch die wenigen Minuten bis zum Ende des Rennens nutzte der Deutsche optimal und passierte einige namhafte Gegner. Kurz vor Ultimo machte er kurzen Prozess mit Ferrandis und erreichte Rang 3. Der Laufsieg aber ging an Tomac.

Vor dem Start zum 450er-Finale änderte Roczen seine Taktik und entschied sich für einen Startplatz ganz innen. Das erwies sich als äußerst clevere Wahl, denn der Honda-Star gab alles auf der Innenbahn und kam als Erster aus der selektiven 180-Grad-Kurve. Am Hinterrad des Mattstedters folgte Musquin, Webb war relativ weit weg nur auf Position 6. Das war ein Szenario wie gemalt für Roczen. Doch es kam anders, der Thüringer verlor beim Überrunden Zeit und Marvin Musquin kam Meter um Meter näher. Roczen erhöhte das Tempo, aber damit auch das Risiko. Und zum Entsetzen seiner Fans patzte Kenny wie in Atlanta, verlor ausgangs einer Kurve die Kontrolle über seine Honda und stürzte acht Minuten vor Rennende. Kurz zuvor hatte Webb trotz enormem Druck von Malcolm Stewart am Hinterrad den vor ihm fahrenden Jason Anderson passiert und lag auf Platz 3 hinter Musquin. Beide KTM-Piloten rollten somit an dem am Boden liegenden Roczen vorbei und machten sich bereit für das Werksduell.

Keine Stallorder bei KTM

Was zugegeben sehr unterhaltsam war, denn der Franzose wollte unbedingt seinen ersten Sieg nach zwei Jahren und Webb war deutlich schneller, konnte aber nicht die fast sichere Meisterschaft mit einem Sturz riskieren. Trotzdem war Stallorder kein Thema, beide wollten mit vollem Einsatz, aber fair den Triumph. Am Ende hatte Musquin gute Nerven und machte mit einem mächtigen Whip am Zielsprung alles klar. Und Cooper Webb feh-



HRC

Erst geführt, dann gestürzt: Aus der WM-Traum für Ken Roczen



ALIGN MEDIA

Sinnbildlich: Cooper Webb (#2) mit Riesensprung Richtung Titel, Ken Roczen abgeschlagen hinterher

len nur noch wenige Punkte zur Meisterschaft, die am kommenden Samstag endet. „Ich kann es nicht glauben, ich stehe ganz oben", war Musquin überwältigt. „Mein Ziel war immer, ein Comeback zu schaffen, und hier bin ich. So viele gute Fahrer, und deshalb war der Start extrem wichtig. Ich bin auch sehr froh, dass ich ohne Fehler durch diese wirklich heftigen Whoops gekommen bin. Ich bin sehr stolz und habe heute Nacht alles gegeben!"

„Pitbull" Cooper Webb kommentierte seinen Abend gewohnt emotionsarm: „Ich hatte keinen guten Start heute, das hat mich ein wenig zurückgeworfen. Die Whoops waren kompliziert, aber letztlich habe ich doch eine schnelle Linie gefunden und konnte richtig Boden gutmachen. Ich glaube, ich war in einer guten Position, und Marvin hat hart gegengehalten bis zum Ziel. Klar waren mir die Punkte das Wichtigste, aber wenn du so nah dran bist, willst du auch gewinnen. Mal schauen, wie das nächste Samstag so läuft."

Mit lauten Jubelschreien feierten der Dritte Malcolm Stewart und sein Mechaniker das erste 450er-Podium des Yamaha-Piloten. Hochverdient, denn der jüngere Bruder von James „Bubba" Stewart fährt eine tolle Saison.

„Platz 3 in Salt Lake City, das fühlt sich gut an, Mann", jubelte der Mann mit der Rastafrisur. „Wir haben das ganze Jahr versucht, das Podium zu erreichen, und es ist passiert. Ich freue mich jetzt schon auf die letzte Chance hier nächsten Samstag."

Sein Markenkollege Dylan Ferrandis erreichte als Vierter das Ziel und bestätigte damit seinen kleinen Aufwärtstrend. Der Franzose kämpfte verbissen und passierte kurz vor Schluss noch Honda-Pilot Chase Sexton, der einen schweren Sturz in der Qualifikation glimpflich überstand.

Roczen ratlos

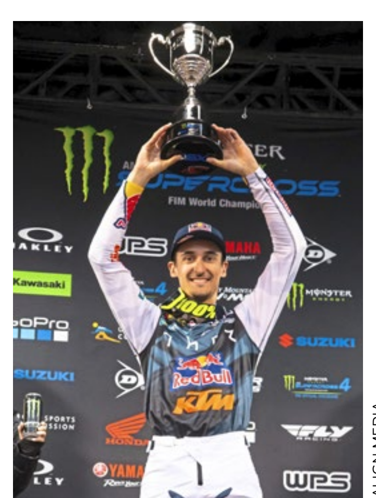
Für Ken Roczen hingegen endete der erste Abend im Rice-Eccles-Stadion auf Rang 6 im Ziel wie schon bei Atlanta 3 ernüchternd. „Was soll ich euch denn sagen", meinte ein tief enttäuschter und ratloser Roczen in die Mikrofone. „Alles lief nach Plan. Ich habe mich von Anfang an super gefühlt, und dann verlor ich durch die Überrundungen Zeit, weil ich die Rhythmus-Sektion nicht springen konnte. Ich kam aus der Kurve, und alles ging so schnell, ich verlor einfach das Vorderrad. Ich habe alles gegeben, leider lief es dann nicht wie geplant."

Auch wenn er vor dem Serienfinale noch rechnerisch die Chance auf den begehrten Titel besitzt, dürfte das Feuer im Deutschen für diese Meisterschaft erloschen sein. Doch auf der Habenseite steht viel Gutes, das nicht vergessen werden sollte. Es war die beste SX-Saison seiner Karriere, und ohne den Thüringer auf der Factory-HRC-Honda wäre diese WM niemals derart spannend bis zum letzten Gefecht gewesen. Dafür Danke an Ken Roczen! ■



YAMAHA

Erstes Podium: Malcolm Stewart



ALIGN MEDIA

Erster Saisonsieg: Marvin Musquin

SUPERCROSS-WM

Salt Lake City (USA), 24. April

1.	Marvin Musquin (F)	KTM
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
4.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
5.	Chase Sexton (USA)	Honda
6.	Ken Roczen (D)	Honda
7.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
8.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
9.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
10.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
11.	Joey Savatgy (USA)	KTM
12.	Broc Tickle (USA)	Honda
13.	Max Anstie (GB)	Suzuki
14.	Justin Barcia (USA)	GasGas
15.	Tyler Bowers (USA)	Kawasaki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 16 von 17 Läufen

1.	Cooper Webb	362 Punkte
2.	Ken Roczen	340
3.	Eli Tomac	312
4.	Justin Barcia	273
5.	Aaron Plessinger	249
6.	Jason Anderson	236
7.	Malcolm Stewart	230
8.	Dylan Ferrandis	218
9.	Marvin Musquin	208
10.	Joey Savatgy	190
11.	Dean Wilson	153
12.	Chase Sexton	141
13.	Martin Davalos (EQ)	124
14.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	123
15.	Broc Tickle	121

NACHRICHTEN



KEINE WM-VORBEREITUNG

Auch der Motocross-Frühjahrsklassiker in Lacapelle-Marival wurde ein Opfer der Corona-Pandemie. Das wichtige Vorbereitungsrennen in Südfrankreich war mehrfach verschoben worden, musste aber nun endgültig von den Verantwortlichen des Clubs schweren Herzens abgesagt werden. Eine schlechte Nachricht auch für deutsche Piloten wie Henry Jacobi (Honda) und Simon Längenfelder (GasGas), die einen Start in Lacapelle geplant hatten.

BUNDESLIGA ALS EINTAGES-FINALE

Die vier teilnehmenden Vereine der Speedway-Bundesliga, die dieses wie letztes Jahr Corona-bedingt abgesagt werden musste, haben sich nun doch auf eine Kompromisslösung für 2021 geeinigt: Titelverteidiger Brokstedt, Landshut, Stralsund und Güstrow wollen die Deutsche Mannschaftsmeisterschaft in einem Eintagesfinale austragen, und zwar am 25. September in Güstrow. Trotz vier Teams am Start soll im Paarsystem gefahren werden. Der MC Güstrow ist bereit, das Rennen notfalls auch ohne Zuschauer zu fahren. Der MSC Abensberg, der gerade seine WM-Quali am Pfingstmontag zurückgeben musste, will am Speedway-Paar-Cup am 24. Juli festhalten.

KEVIN BRUMANN STEIGT IN MX2-WM EIN

Mit dem 16-jährigen Schweizer Kevin Brumann reift das nächste große Talent der Eidgenossen nach Jeremy Seewer und Arnaud Tonus heran. Der Aargauer wird auf Yamaha für das iXS MXGP Team in der topbesetzten MX2-Kategorie der Motocross-WM starten. Im Moment arbeitet Brumann hart mit seinem deutschen Trainer, dem Weltklassepiloten Max Nagl. Neben der WM stehen Rennen in der ADAC-MX-Masters-Serie und der Schweizer MX2-Meisterschaft auf dem Programm.

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin



Vanquish Zagato 6,0 V12 6,0l, EZ 2.2017, 444 kW/604 PS, 39 km. Einer von nur 99 gebauten Fahrzeugen. € 695.500,- MwSt ausweisbar. Verbr. l/100 km: 10,2 außero., 21,4 innero., 14,4 komb., CO2 355 g/km, Kl. G. Gebr. Stehling oHG, Wiebestraße 36, 10553 Berlin, Tel. 030/6625766, www.youngtimer.biz H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56261



Audi



RS 6, sofort: neu ohne km und EZ, navarra-blau-met./schwarz, 132.000,- €. Tel. 0172/8667555



BMW

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H



xDrive50i Baureihe X5 (F15)(2013->), EZ 12/2015, 99898 km, 330 kW (448 PS), black saphire metallic, 35.555,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56263



Cooper S Cabrio, 125000 km, 140 kW (190 PS), schwarz, Leder, Klima, SHZ, NR-Fzg., VB 9000,- €. 67483 Kleinfischlingen, Tel. 06347/7389

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56291

BMW Alpina



B3 Lim. S Biturbo, EZ 11/2008, 173950 km, 324 kW (440 PS), 18.989,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56265

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service

motorsportaktuell@dpv.de

***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Fiat



1971 Fiat Dino 2400 Spider, 20 Jahre im Besitz, Matching Numbers € 174.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Jaguar



C-Type, Bj. 8/1958, 1600 mls, 221 kW (300 PS), blau marathonblau, einmalig, 3,8 Liter 6-Zylinder Rennmotor, Rennbremsen, H-Kennzeichen, umfangreich dokumentiert. WGA 170.000,- €. 2 Besitzer, RHD, Holzlenkrad, Speichenräder, Leder, Top Zustand VB 139.000,- €. 83435 Bad Reichenhall, Tel. 0175/7307558

mehr: motor-klassik.de Nr. 56250

Lamborghini

Silhouette gesucht. Tel. 0171/4167106 H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H



Mercedes

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H



Mercedes 300 SEL 6,3, 06/69, 127000 km, 250 PS, schwarz, Leder braun, Klima, Zust. 2-, heil + rostfrei. VB 59.000,- €. 81241 München, Tel. 0172/7024000

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56257

SL 280, Bj. 1994, 18590 km, Gutachten/TÜV, Zustand 1, nicht mehr auf dem Markt zu finden, blauschw.-met., Sonderausst., Schaltgetr., Hardtop, Kindersitze, schwarzes Leder. Tel. 0163/1746238



500 SL R107, 12/88, ***29146 km***, Wertgutachten 1-, Originalzustand, unfallfrei, Reifen, Batterie u.v.m. neu, kein Wartungsstau, arcticweiss, Leder blau, Verdeck dunkelblau, Hardtop-Lift, Fondsitze, TÜV, ASU 4/23, H-Kennz, nicht zugelassen, VB 85.900,- €. Tel. 0172/6928500

Porsche

Boxster Spyder in Grün oder Sonderlack gesucht. Tel. 0171/4167106 H



993 Carrera 4 (Allrad), 138500 km, 200 kW (272 PS), 6-Gang, silber, Leder schwarz, Navi, Klima, NR-Fzg., 67.900,- €. 40477 Düsseldorf, Tel. 0160/96891912

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56222



991 310 911 Cabriolet, Bj. 04.10.2016, 19500 km, 272 kW (370 PS), silber, Leder, PDK, Sportabgasanlage, Carrera S Räder, KD neu, 87.000,– €. Tel. 0711/799168

Suche 991 Targa S od. GTS, nur Sauger, bis max. 25000 km. Tel. 0171/2305545





Sport- & Rallyereifen

Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H





VW Bus Typ2 / T1, EZ 07/1973, 1648 km, 32 kW (43 PS), orange, € 56.900,- €. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, Tel. 0170 1617018, www.hangar426.com H

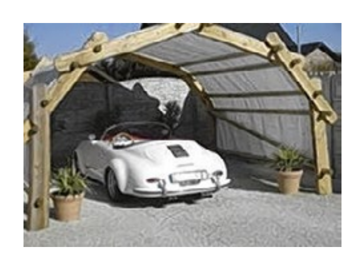
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56246

www.Rennsportshop.com

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H





"Der-Königsbogen" als Pavillon oder Carport! Verschiedene Größen sind lieferbar! Frachtfrei deutschlandweit! Unterlagen unter: Tel. 04624-449586 oder hausundhalle@web.de H





Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht



Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H





Honda CB 1300, EZ 06/2012, ca. 30000 km, rot-weiß, zu verk., VB 6500,- €. Tel. 08373/1604

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 20/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit “H” gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



GP MONACO HISTORIQUE

Maserati-Knautschzone: Auch beim Historischen Grand Prix von Monaco verzeihen die Leitplanken keine Fehler

Kein Pillepalle
Zum Bottas-Crash in Imola
MSa 19/2021

Lieber Toto Wolff, es mag ja durchaus sein, dass dieser Unfall zwischen Bottas und Russell für Sie Pillepalle war. Dieser neunte Platz war aus Sicht von AMG-Mercedes wohl nichts, für Williams und für Russell hingegen wäre er alles gewesen. Die Meinung der Rennleitung teile ich nicht. Wäre es nicht Ihr Fahrer gewesen, hätte man dieses Verhalten sicher geahndet.

Rudolf Kowalski
D-56072 Koblenz

Boulevard-Titel
Zum MSa-Titel
MSa 19/2021

Der Titel von Ausgabe 19 war sehr reißerisch und in Richtung Boulevard. Das bin ich von MSA nicht gewohnt und erwarte ich wieder anders. Wir haben nicht mal 10 Prozent der Saison gefahren. Das ist so, als wenn ich nach einer Niederlage vom FC Bayern München am dritten Spieltag schreibe „FCB wirft die Meisterschaft weg". Ansonsten wird die F1 immer langweiliger und ich kann Herrn Schurig in seinem Editorial nur zustimmen. Zum Glück kann man IndyCar schauen. Mal ganz abgesehen von MotoGP und Superbike, das ist seit Jahren um Welten spannender.

Martin Werni
D-81735 München

Zu wenig Formel E
Zur Formel-E-Berichterstattung
MSa 18/2021

Trotz steigender Online-Angebote zum Thema Motorsport finde ich eine Zeitschrift, in der man alles kompakt nachlesen kann, nach wie vor zeitgemäß. Nun ist es aber so, dass sich auch mein Interesse im Bereich Motorsport in der letzten Zeit verändert hat. Serien wie Formel 1 und DTM sind meiner Meinung nach nicht mehr zeitgemäß. Die Rennen der Formel E sind spannend, bieten neue Elemente und die Location in den großen Metropolen trägt zu einer erfolgreichen Motorsport-Veranstaltung bei. Daher ist es für mich nicht nachvollziehbar, warum in Ihrem Heft die Serie praktisch nicht existent ist.

Alexander Krauskopf
Per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



10. Mai: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)
02. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)
28. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 30. April

12.15	Formel 1 Portimão, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	Porsche Carrera Cup Spa, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.45	Formel 1 Portimão, FP2 **LIVE**	Sky*/Servus A**
Samstag, 01. Mai		
12.45	Formel 1 Portimão, FP3 **LIVE**	Sky*/Servus A**
13.15	Sportwagen-WM Spa, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.30	Formel 1 Portimão, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.50	Formel 1 Portimão, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
15.55	Formel 1 Portimão, Qualifying **LIVE**	SRF 2
17.20	Sportw.-WM Spa, Rennen **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
18.00	Formel 1 Portimão, Qualifying (Zus.)	Sky Sport News
Sonntag, 02. Mai		
01.00	IndyCar Fort Worth, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.50	Porsche Carrera Cup Spa, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
14.30	Formel 1 Portimão, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	Formel 1 Portimão, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV A**
15.30	Formel 1 Portimão, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
19.00	Formel 1 Portimão, Rennen (Zus.)	Sky Sport News
20.30	NASCAR Cup Series, Kansas City **LIVE**	Motorvision TV*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.30	IndyCar Fort Worth, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*

Motorrad

Samstag, 01. Mai

12.25	Moto3-WM Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV D**
13.30	MotoGP Jerez, FP4 **LIVE**	Servus TV D**
14.05	MotoGP Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.10	Moto2-WM Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV
Sonntag, 02. Mai		
ab 10.20	Motorr.-WM Jerez, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 12.05	Moto2-WM **LIVE** & MotoE (Zus.) Jerez	SRF 2
13.40	MotoGP Jerez, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info

Livestream/Internet

Samstag, 01. Mai

08.15	NLS, 3. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	vln.de
ab 12.35	Motorrad-WM Jerez, alle Qualifyings **LIVE**	dazn.de*
13.15	Sportwagen-WM Spa, Rennen **LIVE**	dazn.de*
17.20	Sportw.-WM Spa, Rennen **LIVE** (Forts.)	dazn.de*
Sonntag, 02. Mai		
10.05	MotoE Jerez, Rennen **LIVE**	dazn.de*
ab 11.00	Motorrad-WM Jerez, alle Rennen **LIVE**	dazn.de*
Dienstag, 04. Mai		
06.30	Super GT Fuji, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

* kostenpflichtig ** D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

01.05.	Sportwagen-WM, Spa (+ Carrera Cup)	B
01.05.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 3. Lauf	D
01./02.05.	IndyCar Series, Fort Worth (2 Rennen)	USA
01./02.05.	NASCAR Truck/Cup, Kansas City	USA
02.05.	Formel 1, Portimão	P
04.05.	Super GT, Fuji	J

Motorrad

01.05.	Supercross-WM, Salt Lake City (2)	USA
02.05.	Motorrad-WM, Jerez (+ MotoE)	E

Vorschau



RED BULL

Formel 1 – GP Portugal: Dritte Runde im heißen Duell Verstappen vs. Hamilton


XPB

Langstrecken-WM in Spa-Francorchamps: WEC-Auftakt in den Ardennen


STEFAN BALDAUF

NLS, Lauf 3: Actionreiches Frühlingserwachen in der Eifel


REPSOL

MotoGP: In Jerez startet die höchste Motorradklasse in ihre nächste Runde